Für alle ADFC-Mitglieder:

Einladung

zur Jahreshauptversammlung im Heft

Radtouren-Programm

mit Sonderteil GPS-Navigation

Mitgliederzeitschrift

Blitzventil

2014



Kreisverband
Siegen-Wittgenstein e.V.
Postfach 100137 - 57001 Siegen
zentrale@adfc-siegen.de
www.adfc-siegen.de
0271 / 22553

Inhaltsverzeichnis

ADFC Siegen-Wittgenstein e.V.

Einladung aller Mitglieder zur Jahreshauptversammlung
Dienstag, 20.5.2014, 19.30 Uhr, Atriumssaal, Siegerlandhalle

Tagesordnung

1. Begrüßung
2. Wahl der Versammlungsleitung
3. Bericht des Vorstands
4. Bericht des Kassenwarts
5. Bericht der Kassenprüfer
6. Aussprache zu den Berichten
7. Entlastung des Vorstands
8. Neuwahlen
9. Planungen 2014
10. Anträge
11. Verschiedenes

Über Ihr Kommen würden wir uns freuen **der ADFC-Vorstand**

Editorial

Das vergangene Jahr war verkehrspolitisch ereignisreich. Der Umbau der Siegplatte wurde begonnen und das neugestaltete Stück der Sandstraße im Bereich der Fußgängerzone weitgehend fertiggestellt. Wie anhand der Planungsunterlagen auch vorauszusehen war, wurden Radfahrer als Verkehrsteilnehmer wieder einmal vergessen. Jetzt heißt es notdürftig zu reparieren, was bei der Planung nicht berücksichtigt wurde. Leider ist das Problembewusstsein der Verantwortlichen auch jetzt noch nicht sehr groß, nach wie vor wird der ADFC bei Bauprojekten nicht vorab um seine Meinung gefragt, wie es eigentlich vereinbart wurde.

Sicher, Fehler passieren immer, und jede Institution hat starke finanzielle und rechtliche Zwänge und sitzt zwischen Stühlen, aber mehr guter Wille und Kooperation mit dem ADFC, der seine Hilfe anbietet, ist vorstellbar. Beispiel Sandstraße: Es wäre Platz für eine Radspur gewesen, aber man wollte zwei Parkspuren. Jetzt blockiert ein einzelner Radfahrer unüberholbar den Bereich der Sandstaße vom CineStar bis zur Kreuzung mit der Bahnhofstraße/Obergraben. Dieses Stück zu fahren erfordert mehr Selbstbewusstsein als viele Fahrrad-Anfänger haben. Anschließend wurde nicht vorgesehen, von der Sandstraße in die Bahnhofstraße fahren zu können, welche für Radfahrer dankenswerterweise freigegeben ist. Man muss absteigen und sich auf dem Bürgersteig irgendwie die paar Meter „durchwursteln“, obwohl Platz genug für eine Radspur ist.

Bewährte Fahrrad-Abstellanlagen an ebensolchen Plätzen werden abmontiert, dafür an anderen Stellen, wo sie nicht stören, „Design“-Fahrradständer aufgestellt, zu schmal und weniger funktional als jeder Baum. Sie sind Miniatur-Umlaufsperren und Schutzbügeln für Laternenmasten verdächtig ähnlich. Wenn dann noch abschüssiges Gelände wie z.B. am Fuß der Kölner Straße hinzukommt, kann man das Rad auch gleich auf den Boden legen. Bezüglich seiner Wünsche hinsichtlich Fahrrad-Abstellanlagen wurde der ADFC vorher ausnahmsweise um eine Empfehlung gebeten, um sie anschließend komplett zu ignorieren. Auf Nachfrage hieß es, dass ein Modell ähnlich eines vom ADFC-Bundesverband zertifizierten gewählt wurde. ÄHNLICH! Was für eine Aussage für ein technisches Produkt mit schätzungsweise fünfzig Maßen und Materialwerten. Aber egal, jedenfalls ist beim besten Willen in der ADFC-Referenzliste nichts zu finden, was auch nur einigermaßen den aufgestellten Bügeln im Haarnadel- und Büroklammer-Design ähnelt, an denen sich labile Fahrräder nach den Gesetzen der Mechanik erst wickeln und dann legen. Da war man vor zehn Jahren schon weiter, wie durchaus vorbildliche Fahrrad-Abstellanlagen auf dem Bahnhofsvorplatz und andernorts zeigen. Letztere ist ständig überfüllt – leider teilweise auch mit Schrotträdern, die zu entfernen sich trotz unserer Anmahnung niemand bemüßigt fühlt.

Fahrradboxen am Bahnhof und Busbahnhof werden demoliert oder sind defekt und es geschieht – nichts. Be-

schilderungen für Radfahrer, z.B. im Bereich der Bahnhofstraße, entbehren jeder Logik, zeigen von einer Seite hü und der anderen hott. Man will ja nicht gerne Korinthenkacker sein, aber wenn vom ADFC vorgeschlagene Rad- und „Radfahrer frei“-Wege wegen fehlender Zentimeter abgelehnt werden, etwa an vereinzelten Bäumen und Masten, muss man leider genauso kleinlich zurückargumentieren.

Trotz alledem, die Radfahrer werden eindeutig mehr. Viele Kinder, Schüler und Studenten entdecken das Fahrrad neu, Erwachsene begeistern sich für Rennrad und Mountainbike, und zum zusätzlichen Training fährt man dann auch im Alltag. E-Bikes werden nicht nur von Senioren gefahren. Und man sollte bedenken, junge Leute und Pedelecfahrer sind oder werden starke und schnelle Radfahrer, die sich nicht in Ecken drängen lassen, sondern Platz brauchen und sich andernfalls jeden Weg nehmen, um vorwärtszukommen. Sogar Briefträger im dienstlichen Auftrag fahren mit ihren schweren Lastenrädern notgedrungen illegal auf Bürgersteigen und falschen Straßenseiten.

hp

Lokales

In eigener Sache

Der bekannte Aktiven-Treff jeden ersten Dienstag im Monat um 19:30 Uhr im Sascha‘s am Oberen Schloss hat sich etabliert und wird gut besucht. Jeder, der sich für Fahrradbelange interessiert, egal ob ADFC-Mitglied, Tourenleiter oder einfach Fahrradfahrer, kann unverbindlich teilnehmen.

Wie immer besteht nach wie vor ein Bedarf an aktiven Mitstreitern. In diesem Zusammenhang möchten wir auch darauf hinweisen, dass der ADFC Siegen-Wittgenstein ein Kreisverband mit großem Einzugsgebiet ist, der sich notgedrungen und in erster Linie um das Stadtgebiet Siegen kümmern kann. Aber es ist unmöglich, dass der Kreisverband Problemfelder der umliegenden Dörfer und Gemeinden im Detail kennt, geschweige denn bearbeitet. Touristische Radwege, Gefahrenstellen, durchgängige Verbindungen zwischen Ortsteilen sind aber wichtig für die Akzeptanz des Radverkehrs. Es sollte deshalb einige Ortsgruppen geben, es gibt aber nur eine einzige, nämlich in Neunkirchen. Weitere Ortsgruppen würden dem Kreisverband auf jeden Fall die Arbeit sehr erleichtern. Mitglieder, die sich vorstellen können, eine solche zu gründen, können sich an uns wenden.

Lesen Sie Zeitung?

Wir brauchen laufend regionale Informationen über alle Themen, die mit dem Fahrradverkehr zu tun haben und die in irgendeiner Form in den Medien verbreitet werden.

Wir sind für jede Mitteilung dankbar betreffend Baumaßnahmen, bauliche und verkehrsrechtliche Veränderungen auf Straßen und Radwegen, Weg- und Straßensperrungen, neue Beschilderungen und Verbote und auch Zeitungsberichte über Unfälle mit Beteiligung von Radfahrern.



E-Mail Newsletter: Rad im Siegerland

Für aktuelle Informationen des ADFC Siegen-Wittgenstein wurde ein E-Mail Newsletter eingerichtet. In loser Folge wollen wir über alles aus der regionalen Fahrrad-Szene informieren. Dazu gehören Termine, regional wichtige Themen mit Bezug zum Rad oder Aktivitäten des ADFC. Mit mehr als 12 Ausgaben pro Jahr ist keinesfalls zu rechnen. Die Infos werden in möglichst knapper Form gehalten sein und ggf. auf ausführlichere Infos auf der Homepage verlinken.

ADFC-Befragung der Siegener Parteien zur Kommunalwahl 2014
Positionierung zum Thema Radverkehr

Die Zahl fahrradfahrender Bürger steigt in Siegen, unter anderem dank der rasant steigenden Zahl von Pedelecs von momentan ca. 1.500.000 in Deutschland, weiter an. Immer mehr Menschen erkennen: Die Benutzung des Fahrrades kann einen wertvollen Beitrag zur Lösung von Verkehrs-, Umwelt-, und Gesundheitsproblemen leisten. Leider hält die Infrastruktur nicht mit. Die Unzufriedenheit der wachsenden Zahl fahrradfahrender Bürger in Siegen wächst, wie der drittletzte Platz im bundesweiten Fahrradklima-Test zeigte - übrigens mit einer Beteiligung, die manch größerer Stadt ebenbürtig war. Fahrradfahren ist salonfähig und selbst in Siegen in der Mitte der Gesellschaft angekommen. Es gibt viel zu tun und mehr zu gewinnen als eine Wahl.
Die Parteien wurden zu Beginn des Jahres angeschrieben und darum gebeten, auf die folgenden 13 Fragen möglichst konkret zu antworten. Es wurde ausdrücklich erbeten, nicht den Status quo zu schildern, sondern die Vorhaben für die kommende Wahlperiode. Mit Ausnahme der UWG erhielt der ADFC von allen im Rat vertretenen Parteien eine Antwort.

1) Berge sind mit Pedelecs kein Hindernis mehr, auch für sog. Senioren. Welche Schlussfolgerungen zieht Ihre Partei für Siegen?

Die CDU sieht diese Entwicklung positiv und werde „Berücksichtigung finden müssen“. Alle Verkehrsteilnehmer stünden dabei unter der Priorität „Verkehrssicherheit“ gleichermaßen im Fokus. Die Grünen leiten mit einem Bekenntnis zu einer „Verkehrswende“ ein. Grüne und SPD sehen die Entwicklung positiv und wollen dieser Entwicklung ebenfalls Rechnung tragen. Während die Grünen von einem „Ausbau der gesamten Fahrradinfrastruktur sprechen“, möchte die SPD „die Verkehrssicherheit durch geeignete Maßnahmen erhöhen“, dabei wird vonseiten der SPD an „farbliche Abgrenzung von Radwegen auf zu erneuernden Fahrbahnen oder an bessere Markierungen und Ausschilderungen der Radwege“ gedacht. Die FDP möchte die weitere Entwicklung genau beobachten. Die LINKE betont, das Radwegenetz dürfe sich „nicht länger auf die Tallagen beschränken“.

2) Fahrradfahrer sind gute Kunden, gerade auch für die Siegener Innenstadt. Welche konkreten Verbesserungen plant Ihre Partei für fahrradfahrende Kunden in Siegen?

Alle antwortenden Parteien beziehen sich auf „Siegen zu neuen Ufern“. Die Grünen nennen eine Zahl von 150 neuen Fahrradständern, die in Zukunft auch moderneren Anforderungen genügen sollen. Die FDP möchte in Zukunft besser vom ADFC informiert werden. Die SPD unterstützt die Freigabe „eines großen Teils der Fußgängerzone“ für Fahrradfahrer sowie den Wunsch nach Fahrrad-Abstellplätzen in den Stadtteilen, die von Geschäftstreibenden bereitgestellt werden sollen. Auch die LINKE betont, man habe die Freigabe von Scheinerplatz und Bahnhofstraße sowie neue Fahrradständer unterstützt. Die CDU äußert sich nicht.

3) Welche Position bezieht Ihre Partei zur Routenführung des Siegtal-Radwegs in der Siegener Innenstadt? Welche Maßnahmen planen Sie, damit Siegen besser von der wachsenden Beliebtheit für Flussradwege profitieren kann?

Die Grünen und die FDP sprechen sich für eine durchgehende Befahrbarkeit entlang der Sieg aus. Die Grünen untermauern dies mit dem Vorhaben einer entsprechenden Beschilderung. Die FDP dagegen sagt, man sei damit in Bezug auf das Wohlverhalten der Fahrradfahrer in Vorleistung gegangen, dass man für die Befahrbarkeit entlang der Sieg votiert habe. Wie die Grünen unterstreicht auch die SPD die Befahrbarkeit des Scheinerplatzes. Die SPD äußert sich negativ zu einer Befahrbarkeit des Gehweges entlang der Sieg. Perspektivisch sei aber „ein kombinierter Weg für Fußgänger und Fahrradfahrer entlang der Sieg ab Apollo-Theater bis zur Schemscheid denkbar“. Die LINKE tritt für eine „ Routenführung durch die Innenstadt“ ein und man solle zusätzlich an fahrradtouristische Angebote denken. Die CDU äußert sich nicht.

4) Der Nationale Radverkehrsplan des Bundesministeriums für Verkehr sieht für den Radverkehr je nach Größe einer Kommune Mittelzuweisungen vor. Welche Mittel sieht Ihre Partei für die kommende Wahlperiode jährlich für den Radverkehr vor?

Die CDU bittet um Verständnis, dass man angesichts der Finanzsituation keine „ausgabenträchtigen Programme“ versprechen könne. „An neue Maßnahmen ist sicher nur bei hinreichender Förderung zu denken“. Die Grünen und die SPD nennen den bereits beschlossenen Radweg von Eiserfeld nach Niederschelden. Die Grünen ergänzen mit der Erschließung der Oberstadt inklusive Wegweisung. Weiter sollen Einbahnstraßen für Fahrradfahrer freigegeben werden. Von der auf Antrag der Grünen geschaffenen Stelle zur Akquirierung von EU-Mitteln wird auch eine Verbesserung für den Radverkehr erhofft. Die FDP setzt auf kreative Lösungen, die aber letztlich nichts kosten dürfen. Diplomatischer benennt die SPD finanzielle Engpässe, die „feste Mittelzuweisungen für den Radwegebau über die gesamte kommende Legislaturperiode“ nicht zulassen, man möchte jedoch Fördermittel von Land und Bund einwerben. Die LINKE sieht in Siegen einen Nachholbedarf, „da wenig Geld für die Radverkehrsförderung ausgegeben wurde“. Es sollen ein Prioritätenplan erstellt und Fördermittel beantragt werden und es werden Leihfahrräder angesprochen.

5) Welche konkreten Baumaßnahmen sind von Ihrer Partei für den Radverkehr in der kommenden Wahlperiode vorgesehen?

Keine Partei nennt weitergehende bzw. konkrete Vorhaben.

6) Welche konkreten Anträge auf Förderprogramme für den Radverkehr sollen gestellt werden bzw. wie ist geplant diese in Anspruch zu nehmen?

Keine Partei nennt weitergehende bzw. konkrete Vorhaben.

7) Welche weiteren konkret zu benennenden Maßnahmen sind für die kommende Wahlperiode vorgesehen?

Keine Partei nennt weitergehende bwz. konkrete Vorhaben. Die LINKE benennt den Bau von Fahrrad-Abstellanlagen und Radwegen als „Voraussetzung für die stärkere Nutzung des Fahrrads“.

8) Derzeit ist der Radverkehr in Siegen personell so unterbesetzt, dass wie die Vergangenheit gezeigt hat, Verbesserungen im Bereich Radverkehr faktisch unmöglich sind. Der Radverkehrsbeauftragte der Stadt Siegen hat einen Stellenanteil von 5%, also etwa 20 Minuten täglich, für diese Aufgabe zur Verfügung. Welchen Stellenumfang sieht Ihre Partei für den Radverkehrsbeauftragten in Zukunft vor?

Die CDU sieht keinen Spielraum. Die Grünen fordern einen Radverkehrsbeauftragten mit 100% Stellenanteil und eine verbesserte Zusammenarbeit der Fachbereiche. Die FDP möchte ggf. sinnvolle Vorschläge des ADFC unterstützen. Die SPD möchte eine flexible Lösung und verweist darauf, dass für die Planung weitere Stellenanteile zur Verfügung stehen. SPD und FDP verweisen diesbezüglich auf die Zuständigkeit des Bürgermeisters. Die LINKE fordert einen Radverkehrsbeauftragten mit 50% Stellenanteil.

9) Wie soll der Radverkehr in der Siegener Verwaltung repräsentiert sein? Bisher scheint es keine Zusammenarbeit zwischen verschiedenen Fachbereichen zu geben. Welche Abteilungen sollen in welcher Form zusammenarbeiten? Wie wird diese gestaltet?

Die Grünen verweisen auf das Ziel einer verbesserten Zusammenarbeit der Fachbereiche (siehe Frage 8). Die LINKE sieht Radverkehr ebenfalls als Querschnittsaufgabe unter Koordination des Fahrradbeauftragten, möglicherweise als Arbeitsgruppe. Die FDP und SPD verweisen auf den Bürgermeister. Die CDU äußert sich aber nicht.

10) Die Rolle des ADFC als Vertretung der Interessen von Fahrradfahrern? In der Vergangenheit wurde der ADFC nicht, nur sporadisch oder zu spät über Planungen informiert. Wie genau kann aus Ihrer Sicht erreicht werden, dass die Interessen von Fahrradfahrern berücksichtigt werden?

Die Grünen schlagen eine „ Arbeitsgemeinschaft Fahrradverkehr unter Beteiligung ADFC, Verwaltung und Mitgliedern der im Rat vertretenen Fraktionen“ vor. Wie die LINKE regen die Grünen an, dass Radfahrer bzw. der ADFC beratend im Verkehrsausschuss teilnehmen können. Die SPD benennt die Arbeit des ADFC positiv, diese Arbeit solle wie bisher fortgesetzt werden. Die FDP sagt: „Ein bisschen was müssen Sie auch selber tun“, man werde auf clevere Ideen reagieren. Keine Äußerung der CDU.

11) Ihr Konzept zur sicheren Fortführung von Siegtal Pur? Aus Anfragen an den ADFC geht hervor, dass die Durchführung nicht gesichert ist.

Alle Parteien wünschen sich eine Fortsetzung von Siegtal Pur, jedoch dazu keine Äußerung der CDU.

12) Welche konkreten Maßnahmen sind für radfahrende Bedienstete der Stadt in und an städtischen Gebäuden vorgesehen (sichere, möglichst überdachte Radständer an allen Rathäusern; Spinde, Duschen...)? Welche weitere Unterstützung der Fahrradnutzung planen Sie?

Die Grünen regen im Rahmen ohnehin durchgeführter Umfragen der städtischen Mitarbeiter an, den Bedarf zu ermitteln sowie die Mitarbeiter und die Öffentlichkeit über (neue) Angebote zu informieren. Die FDP denkt, es sollte der Personalrat kontaktiert werden. Die SPD geht davon aus, dass ausreichende Angebote vorhanden sind. Die LINKE denkt neben Fahrradabstellmöglichkeiten auch an entsprechende sanitäre Anlagen. Die CDU äußert sich nicht.

13) Welche konkreten Maßnahmen für Schulkinder und Jugendliche, um Schulen mit dem Rad zu erreichen, sind geplant?

Die Grünen nennen Fahrradabstellanlagen und eine „Aufwertung des Siegener Radwegenetzes“ im Fahrradstadtplan unter besonderer Berücksichtigung der Schulen. Die Informationen sollen im Internet auch auf den Seiten der Schulen bereitgestellt werden. Die FDP sieht den HTS-Radweg als Chance, der aber insbesondere abends zu gefährlich sei. Es fehle noch die richtige Idee dafür. Laut SPD sind die Schulwegsicherungspläne auch unter dem Hinblick fahrradfahrender Schüler zu überarbeiten und gegebenenfalls Maßnahmen für die Erhöhung der Sicherheit umzusetzen. Für ein geplantes Schülerticket für den ÖPNV sollten Fahrräder kostenlos in Bussen und Bahnen mitgenommen

werden können. Die LINKE nennt Fahrradabstellanlagen sowie die Verkehrserziehung mit Fahrradführerscheinen.Die CDU äußert sich nicht.

Fazit

Erfreulich, dass sich letztlich doch bis auf die UWG alle im Rat vertretenen Parteien geäußert haben. Enttäuschend ist jedoch, dass offensichtlich keine Partei wirklich konkrete Pläne für Infrastrukturvorhaben hat, von einem Masterplan Radverkehr ganz zu schweigen. Dieser muss in Siegen tatsächlich erst noch entwickelt werden. Zu bemerken ist, wie durchaus befürchtet, dass bei den Siegener Parteien die Auseinandersetzung mit dem Thema Radverkehr, eher noch in den Kinderschuhen steckt. Herausstechend in dieser Hinsicht ist hier sicher die CDU. Bei der FDP ist immerhin eine gewisse Offenheit zu erahnen. Aber nicht nur der recht lockere Ton der Antwort könnte durchaus so interpretiert werden, dass das Thema Radverkehr keine besondere Priorität genießt. Eine Aussage von Seiten der FDP ist indes klar: Radverkehr darf nichts kosten. Nicht allzu erstaunlich ist, dass sich die Grünen in Hinsicht auf Radverkehr leicht tun. Von dieser Seite kommen etliche sinnvolle, aber nicht allzu visionäre Vorschläge. Die LINKE steht dem von der Haltung her wenig nach, wenn auch die Antworten deutlich weniger in die Tiefe gehen. Eine relativ differenzierte Antwort mit einigen positiven Ansätzen hat die SPD verfasst. Zur durchgängigen Befahrbarkeit entlang der Sieg in der City scheint man sich jedoch nicht recht durchringen zu können. Ein rein nachfrageorientierter Ansatz, wie in Bezug auf die Stadtbediensteten, erscheint in Bezug auf Radverkehr nicht mehr zeitgemäß. Die Reaktionen der Parteien im Wortlaut sind auf unserer Homepage unter „Aktuelles“ abzurufen. KR

Siegen ist (alles andere als) normal

An einem normalen Septembertag, nicht etwa im Hochsommer, sind alle Fahrradständer an Bahnhof und City-Galerie voll belegt (siehe Foto). Ein neues Phänomen in Siegen: Parkplatznot für Fahrradfahrer. Etwas optimistisch möchte man fast sagen: Münsteraner Verhältnisse. Bei schönem Wetter kreuzen Radfahrer quer durch die Stadt, ohne in Konflikt mit Fußgängern zu geraten. Die Siegener haben sich offensichtlich daran gewöhnt, dass Fahrradfahrer mit moderater Geschwindigkeit in der Fußgängerzone unterwegs sind. Böse Blicke erntet man als Radler dabei nur noch selten. Gelassenheit und Toleranz haben Einzug gehalten.



An einem ganz normalen Wochentag im Herbst sind alle Fahrradständer an der City-Galerie belegt.

Immer häufiger sind Eltern mit ihren Kindern in der Stadt unterwegs oder auch Kinder allein. Vereinzelt sind selbst Kinderanhänger zu sehen. Studenten bereichern zuweilen mit Fixies das Stadtbild. Unter der radfahrenden Bevölkerung: viele Frauen, die das Fahrrad für ihre alltäglichen Fahrten nutzen. Diesbezüglich hat sich die Siegener Innenstadt zu einer ganz normalen Großstadt-City entwickelt.

Leider aber gibt es natürlich Schattenseiten dieser Entwicklung: Die baulichen Gegebenheiten in der Stadt halten der Nachfrage kaum noch Stand. In Bezug auf die auf Fahrradständer am Bahnhof sind aber zahlreiche Schrotträder festzustellen. Diese wurden bislang nicht entfernt, obwohl der ADFC dies der Stadt bereits vor Jahresfrist mitgeteilt hat. Bereits im letzten Heft hatten wir berichtet, dass die Stadt wohlwollend auf den Wunsch nach zeitgemäßen Fahrradabstellanlagen an Schwimmbädern reagierte. Eigentlich eine Selbstverständlichkeit, Wohlwollen bedeutet aber nicht, dass derlei innerhalb eines Jahres umgesetzt wird. KR

Tiefschlaf in Siegen?

Insgesamt ist es schon unglaublich, wie man es in Siegen geschafft hat, das dramatisch schlechte Ergebnis des drittletzten Platzes im bundesweiten Fahrradklimatest von 2012 zu übergehen. In den Medien: praktisch



Vorbildlich: An einem Neubau eines Mehrfamilienhauses am Giersberg wurden Fahrradboxen installiert.

totgeschwiegen, von der Politik: keine Reaktion, in der Verwaltung: kein Kommentar. Weit bessere Ergebnisse in der Umfrage haben in anderen Städten heftige Reaktionen nach sich gezogen. In Siegen dagegen: Funkstille. Ist das vielleicht nur die zurückhaltende Siegener Art, mit Problemen dieser Art umzugehen? Vielleicht hat sich ja doch in den Köpfen der Verantwortlichen im Stillen etwas verändert, und in der neuen Wahlperiode sieht alles schon ganz anders aus (dazu auch unsere Wahlumfrage und die Wahlradtour am 11.05.2014). Fakt ist: in Siegen gibt es bislang kein Konzept zur Entwicklung des Radverkehrs das seinen Namen auch nur annähernd verdient.

Einsteiger und Aufsteiger

In gewisser Weise erfreulich ist vor diesem Hintergrund die Selbsteinschätzung auf Seiten der Verwaltung. Die Fraktion der Grünen hat in einer Anfrage zum Nationalen Radverkehrsplan 2020 die Verwaltung u.a. dazu befragt, zu welcher der 3 dort definierten Gruppen (Einsteiger, Aufsteiger, Vorreiter) sich die Stadt Siegen zählt. Selbstbewusst verortet man sich auf Seiten der Verwaltung zwischen Einsteiger und Aufsteiger. Diese Einschätzung mag vor dem Hintergrund des lausigen Fahrradklima-Test-Ergebnisses verwundern, hat jedoch einen positiven Nebeneffekt!
Während für Siegen als Einsteiger (der untersten Gruppe) wenigstens 800.000 Euro jährlich für den Radverkehr anzusetzen sind, werden es als Aufsteiger-Stadt mindestens 1,3 Mio. Euro. Für beide Gruppen ergeben sich diese Zahlen aus den Angaben des Nationalen Radverkehrsplan als Untergrenze. Als Obergrenze sind jeweils 1,8 Mio. Euro zur errechnen. Ähnlich haben ADFC-Kreisverbände im Ruhrgebiet die griffige Formel 10 Euro pro Jahr und Einwohner als Forderung formuliert. Dies scheint bei den stets beschworenen knappen Kassen hoch gegriffen.
Angesichts der Summen etwa für die Renovierung des Parkhauses Reichwalds Ecke für 2,8 Mio. (6542 Euro pro Platz), der wenigstens 10 Mio. für Siegen zu neuen Ufern oder der 81 Mio. für den Ausbau der HTS relativieren sich die angestrebten Summen für den Radverkehr. In diesem Zusammenhang ist auch die Subventionierung des Landes in Höhe von 14,8 Mio. Euro für die darbende Autoindustrie in Form des Automotive Center Südwestfalen durchaus bemerkenswert. Da ist Radverkehr ein Schnäppchen, aber eben auch nicht ganz umsonst zu haben. In Freiburg mit etwas über 200.000 Einwohnern werden 2014 beispielsweise 3 Mio. Euro in den Radverkehr investiert.
Aus den Kontakten mit den zahlreichen Radnutzern wissen wir aber: die Unzufriedenheit wächst. Bei Fahrradfahrern regiert oftmals Resignation bis hin zu Hoffnungslosigkeit. Doch es kann nur den Weg geben, sich zu artikulieren. Mängel oder Verbesserungsvorschläge sollten zahlreich der Stadtverwaltung gemeldet werden, und bitte per E-Mail als Kopie an den ADFC. Nur so wird der Bedarf deutlich. Im Übrigen werden Vorschläge gelegentlich schneller umgesetzt, wenn sie direkt aus der Bevölkerung kommen. KR

Zähes Ringen

Auch im vergangenen Jahr ist es nicht gelungen, eine für beide Seiten wirklich zufriedenstellende Arbeitsbasis zwischen ADFC und dem maßgeblichen Geschäftsbereich 4 der Stadt Siegen herzustellen. 2013 gab es wieder 2 offizielle Gespräche. Dazu wurden von Seiten des ADFC umfangreiche Tagesordnungsvorschläge eingereicht. Darüber hinaus gab es zahlreiche Anfragen und Hinweise von unserer Seite. Aus Sicht des ADFC ist eine wirklich gute Zusammenarbeit aber bislang leider nicht zustande gekommen. Zugegeben: auf Seiten der Fahrradfahrer ist die Skepsis groß. Daher fällt es schwer, mögliche Anzeichen für eine positive Entwicklung von leeren Versprechungen zu trennen. Nicht zuletzt beißt man bei vielen Punkten auf den sprichwörtlichen Granit. Denn am Ende zählen Taten und nicht die schönen Worte. Unter den gegebenen Voraussetzungen erscheinen 2 Termine pro Jahr zu selten. Ursprünglich waren auch einmal häufigere Treffen avisiert worden. In Sachen Radverkehr fehlen aber offenbar auch die Initiativen bzw. Vorgaben von Seiten der Politik.
Ursprünglich war von Seiten der Verwaltung ja bereits 2012 zugesichert worden, dass der ADFC über Planungen, die den Radverkehr betreffen, informiert wird, damit ein Fehlschlag wie am Kichtaler Weg in Zukunft nicht noch einmal passiert. Trotz konkreter Nachfragen wird der ADFC jedoch von Seiten der Verwaltung nicht ausreichend über anstehende Bauprojekte informiert. Um sich ein Bild von Planungen zu machen ist es unabdingbar Pläne einsehen zu können, was nicht in nennenswertem Umfang ermöglicht wurde. Darüber hinaus ist es naturgemäß unerlässlich, dass dies frühzeitig geschieht, um Fehlplanungen zu vermeiden. Wir wünschen uns diesbezüglich ebenfalls eine größere Offenheit von Seiten der Politik insbesondere aus dem konservativen Lager. KR

Vonnöten: Werbetrommeln fürs Rad

Auch die Informationspolitik für die Öffentlichkeit in Sachen Fahrrad ist ohne Zweifel verbesserungswürdig. Von professionell angelegten Kampagnen, wie in vielen anderen Städten,



In Bielefeld möglich: Kampagne für sicheren Abstand mit kreativer Beschilderung

wagen wir allenfalls zu träumen. Auf unseren diesbezüglichen Vorschlag im Blitzventil 2013, dass sich der ADFC hier auch finanziell beteiligen könnte, gab es keinerlei Reaktion. Aber eine systematische Pressearbeit bei durchgeführten Maßnahmen wäre das Minimum, welches in Sachen Öffentlichkeitsarbeit zu erwarten ist. Nur auf diese Art wird es möglich sein, das verfestigte Negativimage in Sachen Radverkehr zu verändern. In dieser Hinsicht war immerhin ein Weihnachtsgeschenk zu verzeichnen: Auf Initiative des Fahrradbeauftragten wurde just am 24.12. vergangenen Jahres auf dem Titelblatt einer Wochenzeitung verkündet, dass der Radweg entlang der Ferndorf hinter dem Kreisklinikum wiedereröffnet werde. Die Wiedereröffnung wurde zuvor immer wieder verschoben, was zu andauernden Bürgernachfragen beim Fahrradbeauftragten der Stadt führte. Die Verzögerungen hatten schon zu Befürchtungen geführt, der Radweg werde möglicherweise nicht wiederhergestellt. KR

Erfolge

Entsprechend war die Beschilderung in der Innenstadt während der Baumaßnahmen ein Dauerbrenner in 2013. Immer wieder musste der ADFC darauf hinwirken, dass hier Sperrungen für den Radverkehr aufgehoben werden. Wie es scheint, wurde von politischer Seite schließlich das Dringen des ADFC auf eine durchgängige Befahrbarkeit entlang der Sieg im Innenstadtbereich berücksichtigt. Das heißt die Brüder-Busch-Straße wird auch weiterhin für Fahrradfahrer befahrbar sein. Auch die Tage der völlig unnötigen und absurden Sperrung des Scheinerplatzes für den Radverkehr scheinen gezählt. In diesem Zusammenhang war in der Tagespresse von einer lokalpolitischen Posse zu lesen: Die CDU-Fraktion zeigte sich in dieser Frage so zerstritten, dass Teile der Fraktion der Abstimmung fernblieben. Immerhin wurde auf diese Weise ein Ergebnis ermöglicht, das die Belange des Radverkehrs an dieser Stelle berücksichtigt. Immerhin geht der örtliche CDU-Bundestagsabgeordnete im Sommer auf Mountainbike-Tour in der Region. KR

Siegen radlos

Im Zuge der Umgestaltung der Innenstadt ist auch eine Veränderung durchgeführt worden, die für den Radverkehr eine deutliche Verschlechterung bedeutet. Die Friedrichstraße war bislang eine für den Radverkehr gut geeignete Route, etwa vom Marienkrankenhaus bis zum Kölner Tor und weiter Richtung Kochs Ecke. Aus Fahrradfahrer-Sicht wäre diese Strecke durchaus als Fahrradstraße



Hier veränderte Beschilderung, hoffentlich dauerhaft freigegeben

mit Freigabe für Kfz geeignet, denn sie führt vom Kfz-Verkehr weniger frequentiert parallel zur Sandstraße. Allerdings wurde diese Route jetzt für Fahrradfahrer unbrauchbar, da bei der Einmündung in die Sandstraße im Bereich des Kölner Tors nur noch rechts abgebogen werden darf. Diese Regelung wurde nun baulich durch eine Verkehrsinsel untermauert. Damit ist eine Weiterfahrt Richtung Kochs


Hoffentlich nicht auf Dauer versperrt: Der Weg in die Bahnhofstraße

Ecke unmöglich. Dies ist besonders ungünstig, weil der Weg über die Juliusstraße am Netto-Markt versperrt ist, darf man auch hier nicht links abbiegen.

Ähnlich fatal wurde die Chance einer sinnvollen Neugestaltung für die Kreuzung Häutebachweg – Bahnhofstraße vertan. Hier bleibt es vorerst bei dem Provisorium, dass für den Radverkehr keine eigene Querungsmöglichkeit angeboten wird. Aus dem Häutebachweg ist, im Gegensatz zur bisherigen Regelung, keine Einfahrtsmöglichkeit in die Bahnhofstraße vorgesehen. Dies wird auch problematisch, da die bereits angelegte Einfahrt in die Bahnhofstraße sehr schmal geraten ist. Bisher gab es an dieser Stelle immerhin eine offizielle Möglichkeit der Überquerung, die allerdings nicht gut angenommen wurde: Vor der Filiale einer Friseurkette gab es einen Aufstellbereich für Radfahrer, der es ermöglichte, fahrend gemeinsam mit den Fußgängern in die Bahnhofstraße einzufahren. Diese Lösung wurde ersatzlos gestrichen.

Hervorzuheben ist, dass es sich hier um eine Strecke des Radverkehrsnetzes NRW handelt, also um eine Route überregionaler Bedeutung. Sowohl am Ende der Friedrichstraße als auch hier bleibt Fahrradfahrern nur absteigen, abschwingen und rollen oder eben die Illegalität. Was würden wohl Autofahrer davon halten, wenn sie auf einer Bundesstraße aufgefordert würden den Motor auszuschalten? Radfahrer werden durch derartige



Originelle Beschilderung (Bahnhofstraße): Es fehlt Radfahrer frei!

Gegebenheiten zu verkehrswidrigem Verhalten genötigt. Die Forderung des ADFC lautet daher für diesen Kreuzungsbereich eine befahrbare Lösung zu finden.

Eine bauliche Verschlechterung er-

gibt sich an dieser Kreuzung auch bei der Einfahrt in die Bahnhofstraße aus dem Obergraben. Diese war bislang völlig problemlos möglich, wenn auch per Beschilderung verboten. Durch die zu schmale Einfahrt in die Bahnhofstraße kann dies nun schwieriger werden, insbesondere wird aber auch die Legalisierung dieser Wegebeziehung erschwert.

Auch auf der Koblenzer Straße von Kochs Ecke kommend in Richtung Kölner Tor wird es für Fahrradfahrer abenteuerlich. Auf Betreiben der Busbetriebe wurde die Busspur vor etwa 7-9 Jahren offiziell für Fahrradfahrer gesperrt. Das wurde aber kaum bemerkt, da dies im Schilderwald untergeht. Dazu ist noch ein verblichenes Fahrradpiktogramm auf der Busspur erkennbar. Theoretisch müssten Fahrradfahrer jetzt auf der linken Fahrspur geradeaus fahren, was Autofahrer als Angriff auf ihr „Revier“ betrachten dürften. Durch die Breite der Straße wäre es ohnehin angezeigt hier beidseitig Radfahrstreifen einzurichten. So bleibt eine für Fahrradfahrer extrem uneindeutige Situation, da nicht ersichtlich ist, wo man denn eigentlich fahren soll.

Mit Sorge zu betrachten sind dementsprechend die Planungen für den Kreisverkehr am Schleifmühlchen. Bisher ist in den Planungen nicht erkennbar, dass der Radverkehr berücksichtigt wird. Es wird dann gerne darauf verwiesen die offizielle Radroute führe ja über den Lohgraben und Häutebachweg. Problematisch ist es allerdings, wenn man bereits auf dieser Hauptroute schon absteigen muss.

Im Sommer vergangenen Jahres war der Tagespresse zu entnehmen, dass die Bahn eine kundenfreundliche Möglichkeit, die Bahnsteige auch mit dem Fahrrad zu erreichen, eingestellt hat. Bislang war es möglich, mit Begleitung von DB-Personal einen Bahnüberweg im Bahnhofsbereich zu benutzen. Dieser Service wurde für Radfahrer eingestellt. Der Bahnhof dürfte ohnehin einer der letzten Bahnhöfe dieser Größenordnung ohne Aufzüge sein. Da schmerzt dieser Einschnitt insbesondere radfahrende Senioren und Pedelec-Fahrer. KR

Fortschritte

Recht kurzfristig wurde zwischen Kaan-Marienborn und Niederdielfen das Geländer der Brücke über die Weiß erhöht. Aufgrund des zu niedrigen Geländers war hier die Beschilderung „Radfahrer absteigen“ notwendig. Jetzt ist die Brücke auch offiziell für den Radverkehr freigegeben. Geplant ist auch eine Erhöhung des Brückengeländers am Fußweg am Bahndamm zwischen Sieghütter Hauptweg



Vorschriftsmäßig erhöhtes Brückengeländer



Selbst in der Schweiz mitten in den Bergen: Werbung fürs Rad

und Heeserstraße. Dieser Weg bietet eine Einfahrmöglichkeit auf den HTS-Radweg. Eine Brückenbegehung hatte auch hier ergeben, dass das Geländer eigentlich zu niedrig war.

Nach einigem Hin und Her war es dann auch irgendwann doch möglich, den Altglascontainer an der Heeserstraße hinter dem Parkhaus Reichwalds Ecke zu verschieben. Dies war zunächst als unmöglich bezeichnet worden, später wurden die Container an einen vom ADFC vorgeschlagenen Platz verlegt.

Ende 2013 wurde der große Kreisverkehr in Eiserfeld eröffnet. Erste Erprobungen des ADFC im Januar zeigten, dass der Kreisverkehr für Fahrradfahrer gut benutzbar ist. Es gibt sowohl die Möglichkeit auf der Fahrbahn, als auch auf dem Gehweg zu fahren. Anfang Februar mussten wir jedoch feststellen, dass die vorgesehene Markierung im Bereich der Eiserfelder Straße fehlerhaft aufgebracht wurde. Positiv ist zu bemerken, dass der Schutzstreifen nun rot eingefärbt werden soll.



Im neugestalteten Park: Skulptur oder Fahrradständer?

Als gut ist ohnehin die Planung des Radwegs in Eiserfeld entlang der Sieg zu beurteilen. Dieser wird letztlich vom Bahnhof Eiserfeld bis zur Landesgrenze eine durchgängige Befahrbarkeit entlang der Sieg ermöglichen. Damit wird auch Niederschelden auf guten Wegen steigungsfrei erreichbar.



Skulptur oder Felgenkiller?

Fortschritte wurden auch in Bezug auf den Winterdienst erzielt. Nachdem der ADFC mehrfach darauf gedrungen hat dieses Problem anzugehen, wurde diesbezüglich Besserung gelobt. Eine Verbesserung der Ampelschaltung ergab sich am HTS-Radweg in Geisweid an der Querung der Weidenauer Straße längs der Ferndorf. Von 6:30 Uhr – 15:00 Uhr schaltet die Ampel automatisch. Es muss also in diesem Zeitraum nicht mehr gedrückt werden,

was gerade an dieser Stelle für Radfahrer ungünstig ist. Gute Lösungen deuten sich für die Neuordnungen im Bereich von Hüttenstraße (Geisweid) und Effertsufer (Hammerhütte) an. Soweit bekannt, sollen die entstehenden Einbahnstraßen für Fahrradfahrer freigegeben werden. Die genauen Planungen sind uns auch hier allerdings nicht bekannt. KR

Kommt Zeit kommt Rad

Die Erschließung der Oberstadt für Fahrrad fahrende Kundschaft kann nur im Interesse des Einzelhandels sein. Insofern ist es bedauerlich, dass die „Oberstadtroute" entlang des Karstadtgebäudes (Obergraben,



Neu, aber nur bedingt tauglich: Nichtzertifizierter Fahrradständer am Kölner Tor

Kohlbettstraße, Alte Poststraße, Hinterstraße) nur ein Geheimtipp ist. Die Route ist offiziell freigegeben und sogar im Radverkehrsnetz der Stadt Siegen aufgeführt. Damit sich Unkundige nicht mit drängelndem Kfz im Nacken die Löhrstraße heraufarbeiten müssen, ist eine Wegweisung notwendig. Obwohl dies ein Standardinstrument ist, wurde dies von Seiten der Verwaltung als „nicht nötig" bezeichnet. Eine weitere sinnvolle Verbindung ist die Siegbergstraße. Sie verbindet verkehrsarm die Innenstadt Richtung Giersbergstraße. Es fehlen allerdings wenige Meter der Kölner Straße, die für Radfahrer freigegeben werden müssten. Mehrfache Erprobungen zeigten, das dies problemlos möglich ist. Wie durchaus zu erwarten, war die erste Reaktion von Seiten der Verwaltung negativ. Unter anderem wurde darauf verwiesen die Strecke sei zu steil. Eine Argumentation, die auf Seiten der Fahrradfahrer eher für Erheiterung sorgte.
Für Fahrradfahrer keine Lappalie: im Zuge der Diskussion um die sogenannte Einziehung des Billwegs (Firma Buch) in Weidenau hat der ADFC eine Einwendung bei der Stadt eingereicht. Der Billweg kann bei der ursprünglich vorgesehenen Teileinziehung eine optimale Wegeverbindung zwischen den Wohngebieten auf dem Giersberg und dem Zentrum Weidenau darstellen. Glücklicherweise ist bereits eine Ampelanlage vorhanden, die eine sichere Querung ermöglichen kann. Sollte der Billweg dagegen gestrichen werden, wird eine entsprechend gute Lösung für Radfahrer sehr viel aufwendiger herzustellen sein. Schließlich muss die Siegstraße gequert werden. Dies macht Radfahrstreifen sowie eine neue Ampelanlage beim Abzweig „Auf den Hütten" notwendig. KR

Umland

Nicht viel Neues gibt es vom kommenden Radnetz Südwestfalen zu berichten, in der Tagespresse war vor geraumer Zeit von Fortschritten zu lesen. Initiativen, den Radtourismus weiter zu entwickeln, sind zwischenzeitlich nicht bekannt geworden. Diese überlässt man offensichtlich lieber dem Sauerland bzw. seit neuestem dem Lahn-Dill-Bergland, die sich in dieser Hinsicht weit ambitionierter zeigen.
Vertreter des ADFC waren bei einen Ortstermin in Hilchenbach zugegen. Es zeichnet sich ab, dass hier deutliche Verbesserungen für Fahrradfahrer angestrebt werden. Von Bürgerseite erreichte uns eine Beschwerde in Bezug auf einen neu angelegten Radweg entlang der L907 zwischen Eiserfeld und Eisern. Dieser ist als einseitiger Radweg benutzungspflichtig. Gegebenenfalls müssen Radfahrer also zweimal die Straßenseite wechseln um diesen Radweg zu benutzen. Laut Straßen NRW, der Straßenbaubehörde des Landes, muss dieses aufgrund von Schwerlastverkehr und des Status als Umgehungsstraße sein. Der ADFC bezweifelt, dass diese Regelung der Verkehrssicherheit dient. KR

ADFC-intern: Blitzventil

In eigener Sache: Diese regionale ADFC-Zeitschrift erscheint wieder mit einer Gesamtauflage von 7000 Stück. 2013 erschien das Blitzventil erstmalig mit stark erweitertem redaktionellen Teil, deutlich erhöhter Seitenzahl und komplett in Farbe. Kein Wunder also, dass das Heft reißenden Absatz fand. In Siegen können wir von einer Reichweite von etwa 10% der Bevölkerung ausgehen. Wir konnten uns auch über viele positive Rückmeldungen freuen. In den kommenden Jahren wird es aber wichtig sein, mehr Werbeeinnahmen zu generieren.

Soziale und andere Medien

Ein Anlauf, auch in den sozialen Medien Präsenz zu zeigen, ist leider zum Erliegen gekommen. Nachdem das Passwort ADFC-intern weitergegeben wurde, hat Facebook den Zugang gesperrt. Dies kam dadurch zustande, dass das betreffende ADFC-Mitglied einen anonymisierten Internet-Zugang benutzt. Facebook wertete das als Hack und sperrte die Seite. Facebook verlangte darauf, zur Freigabe der Seite eine Kopie des Personalausweises hochzuladen. Dem will man auf Seiten des ADFC aber nicht nachkommen. Mailanfragen an Facebook, mit Erklärungen zum Sachverhalt, blieben ohne Reaktion. Damit bleibt die Seite bis auf Weiteres tot. Damit gewinnt das „echte Leben" wieder mehr Relevanz: auf insgesamt großes Interesse stießen 2013 insgesamt 3 ADFC-Infostände (WDR-Studiotag, Siegtal Pur, Umwelttag Netphen). Darüber hinaus konnte ein Vertreter des ADFC im Rahmen der WDR-Lokalzeit im Studiogespräch auf die Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit" aufmerksam machen. KR

Lokalsplitter - Zweierlei Maß

Wenn man die Stadtverwaltung – wobei hiermit eine Anzahl verschiedener Institutionen gemeint ist – verkehrsrechtliche oder -technische Änderungen vorschlägt, etwa Verbesserung eines zu engen Drängelgitters (Umlaufsperre), heißt es normalerweise lapidar, die jetzige Situation sei genau richtig, eine Änderung sei nicht erlaubt, oder nicht möglich, z.B. weil die Polizei dagegen ist. Wenn dann aber von heute auf morgen nach dem ersten und einzigen Schneefall des Winters ein Drängelgitter ersatzlos entfernt wird, weil es hinderlich ist für Stadtreinigung und Winterdienst, frage ich mich, ob alle Einwände und Sicherheitsvorschriften auf einmal doch nicht so alternativlos sind?
Um beim Beispiel Umlaufsperre zu bleiben. Das Argument für eine solche ist, dass Radfahrer nicht zu schnell in eine Gefahrenzone hineinfahren können, etwa einen querenden Bürgersteig und / oder eine Straße. Am Busbahnhof in Siegen jedoch kann man von einem schnellen Radweg entlang der Eisenbahngleise ungebremst und ungewarnt über einen Bürgersteig in eine Hauptstraße fahren, dort steht weder Sperre noch Pfosten oder Warnschild. Weil nämlich auf diesen Radweg ab und an Autos der DLRG ein Stück auffahren. Nicht, dass der ADFC deshalb für eine Umlaufsperre plädierte, denn auch wenn manche Menschen es offenbar nicht wahrhaben wollen, Radfahrer sind keine Lemminge (wobei übrigens der vielzitierte Gruppenselbstmord eine Fabel ist), sie passen aus Selbsterhaltungstrieb normalerweise besser auf als Autofahrer.
Laut StVO gibt es keinen zwingenden Grund für Umlaufsperren, es handelt sich somit immer über Ermessens-Entscheidungen. Man kann sogar im Gegenteil argumentieren, dass ein „Bereiten von Hindernissen“ im öffentlichen Straßenverkehr eine Straftat sein kann.
Mit Karl Kraus gesagt, sind Umlaufsperren das Problem, das sie zu lösen vorgeben.
Ohne hier aber auf Sinn und Unsinn von Umlaufsperren einzugehen: es geht um Widersprüchlichkeit: Die Bequemlichkeit einiger weniger Sonderfahrzeuge wird höher gewertet als die angebliche Sicherheit aller Radfahrer, dagegen wird die Bequemlichkeit, d.h. Hindernisfreiheit für Radfahrer, angeblichen Sicherheitsaspekten oder, um es gleich zu sagen, der Bequemlichkeit von Verantwortlichen, z.B. in Stadtverwaltungen, untergeordnet. hp

Röhrenkunst

Während Umlaufsperren höchstwahrscheinlich millimetergenau genormt



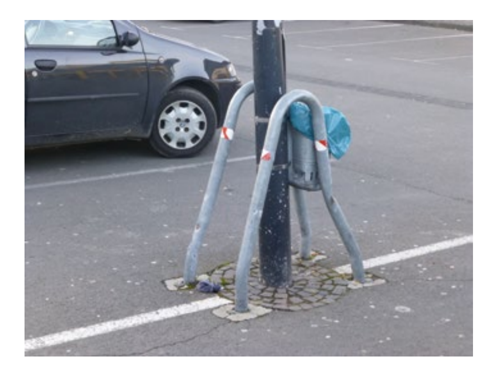
Fahrradständer! (Siegerlandhalle)

und auf Maß gebaut werden, machen die Abstellanlagen, z.B. an der Siegerlandhalle und am Fuß der Kölner Straße den Eindruck, als wäre jemand mit einer Bleistiftskizze zum Schlosser gegangen und hätte gefragt, ob er „irgendsoetwas“ bauen könne. Und dieser schlägt dann vor, dass man doch einfach Rammschutz-Bügel und Umlaufsperren nehmen könne. Es ist jedenfalls erschreckend, dass Fahrrad-Abstellanlagen nicht nur gebaut, sondern sogar gekauft und aufgestellt werden, von Menschen, die von Fahrrädern nur eine ungefähre Vorstellung haben. So geht das beim Fahrrad. Das ist so, als würde man Parkhäuser bauen nur mit Buchten, an denen man beim Einparken mit eingeklappten Spiegeln mehrfach zurücksetzen



Fahrradständer? (Kölner Straße)

muss. Und beim Aussteigen immer vor der Fahrertür ein Betonpfeiler steht.
Die Bügel wurden offensichtlich ausgewählt, weil sie möglichst wenig Platz benötigen, unauffällig und billig sind. Es fehlt aber noch ein Hinweisschild, damit sich ihr Zweck erschließt. Sie sind nicht nur zu schmal, sondern an der Siegerlandhalle auch zu niedrig und so dicht montiert, dass sie nur einseitig zu benutzen sind. Und von überdachten Plätzen kann man nur träumen. Wahrscheinlich ist das Kalkül eine selbsterfüllende Prophezeiung: Man will zeigen, dass kein Bedarf für



Fahrradständer?!
(Rammschutz Edeka Weidenau)

Abstellanlagen besteht. Aber wer stellt sein Fahrrad ab an einer schlechten Anlage, an einem Ort, wo man nicht hin will? Vielmehr nimmt man das Rad stets zu unmittelbar jenem Ort mit, wo man etwas zu erledigen hat, außer es gibt eine attraktive Anlage an einem zentralen Platz.
Weshalb möglichst jedes größere Ladengeschäft und öffentliche Gebäude verpflichtend Fahrradständer aufstellen sollte. hp

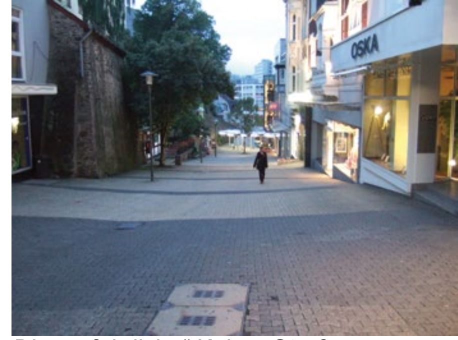
Ausprobiert: Critical Mass Solo

Siegens breiteste Fahrradstraße ist das neue Stück der Sandstraße im Bereich der Einkaufszone. Diese ursprünglich zweispurig pro Richtung führende Straße ist nun dank eines Parkstreifens auf jeder Seite und einer Abbiegespur und verschiedener Verengungen nur noch einspurig in jede Richtung befahrbar, da ist nicht einmal mehr Platz neben einem Fahrrad. Ein

einzelner, sich regelkonform verhaltender Radfahrer kann bei normalem Verkehrsaufkommen nicht überholt werden und hat zwangsläufig die ganze Straßenbreite für sich, solange bis sie am CineStar wieder zweispurig wird. Nach gültiger Rechtsauffassung dürften Fahrräder hier sogar nebeneinander fahren, da hierdurch keine zusätzliche Verkehrsbehinderung entsteht, critical Mass en miniature sozusagen. Aber da der Bereich sinnvollerweise eine Tempo-30-Zone ist, sollte es für Kraftfahrer kein wirkliches Problem sein, dieses vielleicht 500 Meter lange Stück hinter einem Fahrrad zu bleiben, das vielleicht 20 km/h fährt. hp

Nachtfahrverbot

Die Kölner Straße ist bekanntlich abends mehr als verwaist, und ein Großteil der Ladenlokale steht leer. Andererseits ist die Straße ein idealer Weg von der Ober- in die Unterstadt, und es ist gängige Praxis, abends hier durchzufahren: geradlinig, viel Platz und – im Prinzip – autofrei.
Den Vorschlag des ADFC, die Kölner Straße wenigstens abends für den Radverkehr freizugeben wurde von der Straßenverkehrsbehörde aber abgelehnt, weil man „wegen der Steigung nicht vernünftig hochfahren könne und bergab es wegen des Gefälles zu gefährlich sei“. Wieder einmal der Kollektivverdacht. Ampeln für Autofahrer werden abends auch abgeschaltet, offenbar ohne, dass es vermehrt Unfälle gibt. Zudem ist der obere Bereich aufwärts bereits ohne Einschränkungen freigegeben. Was ist hier gefährlich? Es gibt steilere Straßen als die Kölner Straße, auch Rad- und Fußgängerwege. Und die Bremsen sind seit dem Krieg auch besser geworden. Die Al-



Die „gefährliche“ Kölner Straße

ternativen Löhrstraße und Hinterstraße sind nicht weniger steil, dafür aber eng und unübersichtlich und meistens ein Umweg. Es ist zudem davon auszugehen, dass kaum jemand bergab durch die leere Kölner Straße schieben (sagen wir besser bremsen) wird, sondern im Zweifelsfalle auf einem Pedal rollert. Das ist dann legal, aber deutlich unsicherer. Und es geht hier ja nicht um eine volle Fußgängerzone, sondern um eine gähnend leere abendliche Straße, in der es auch keine Gastronomie gibt, die ist weiter oben und da will man gerne mit dem Rad hin und wieder zurück. hp

Kreisverkehr

Das aktuelle „Verkehrsobjekt“ ist der Kreisel in Eiserfeld. Man hat hier durchaus an die Radfahrer gedacht, mit einem lobenswerten Angebotsstreifen auf der Eiserfelder Straße (B62) aus Richtung Siegen. Dieser endet aber unmittelbar vor dem Kreisel an einer Verengung und einer abgesenkten Bordsteinkante. Wer auf der Straße durch den Kreisel fahren will, müsste entweder exakt an der Engstelle einen Haken zur Straßenmitte schlagen – und das ist noch nicht einmal erlaubt, denn der Angebotsstreifens endet in einer durchgezogenen Linie – oder, wie durch die Absenkung nahegelegt wird, auf den Bürgersteig auffahren. Die Straßeneinfahrt in den Kreisel ist hier jedenfalls künstlich so schmal gebaut, dass kein Fahrrad rechts neben einem Auto passieren kann. Man kann man aber niemandem raten, bis zu einem Hindernis zu fahren und dann einen Schlenker auf die Fahrbahn zu machen, wenn man ein Auto hinter oder neben sich hat und es ist auch nicht zu erwarten, dass man stets „reingelassen“ wird, zumal es für Angebotsstreifen auch keine verbindliche Regelungen gibt. Die richtige Fahrweise ist deshalb, genau so zu fahren wie man ein Hindernis am Fahrbahnrand, etwa ein parkendes Auto um-


Radfahrer bitte hier einordnen?
(Kreisverkehr Eiserfeld)

fährt oder auf eine Linksabbiegespur fährt. Nämlich je nach Verkehrsdichte etwa 30-60 Meter vor der Engstelle in möglichst zügiger Fahrt spitzwinklig

zur Fahrbahnmitte zu fahren und die Engstelle zu passieren. So ähnlich sehen es auch die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen vor, nach denen der Schutzstreifen etwa zu Beginn des Fahrbahnteilers aufgelöst werden soll, während hier das genaue Gegenteil markiert ist. Gut gelöst dagegen ist am Kreisel, dass Rechtsabbieger aus allen Richtungen auf dem Bürgersteig auffahren können (die Schilder „Radfahrer frei“ sind bislang noch nicht aufgestellt) ohne in den Kreisel einfahren zu müssen, so kann man z.B. einen Stau auf dem Angebotsstreifen rechts überholen und vor dem Kreisel auf dem Bürgersteig fahren um rechts abzubiegen oder über die Zebrastreifen zur gewünschten Ausfahrt fahren. Die erste Wahl bleibt aber nach wie vor – zumal das aus den anderen Richtungen auch so vorgesehen ist – auf der Straße den Kreisel zu umrunden und genau das wird hier unnötigerweise sogar verhindert wegen der durchgezogenen Linie. hp

Resümee

Diese Beispiele lassen den Schluss zu, dass Radfahrer nach Ansicht des Auto- und Nichtradfahrers zu langsam sind, um bergauf zu fahren, zu gefährlich um bergabzufahren und zu blöd zum Geradeausfahren. Und wenn es mal richtig rund läuft, soll er absteigen. hp

Literatur dazu: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf, Arbeitskreis Radverkehr, Köln 2010 - Umlaufsperren und Hindernisse auf Radwegen, Dipl.-Ing. Ralf Boecker

Technik

Fahrrad- und Outdoor GPS-Navigation: Genie und Wahnsinn

Teil I: Grundlagen

Während noch vor wenigen Jahren Satelliten-Navigation von vielen als unnötig, zu kompliziert, zu teuer angesehen wurde, ist sie heute so normal wie Handy und Computer. Die GPS-Empfänger (im weiteren kurz Navi genannt) kosten nicht mehr viel und leiten ohne jede Planung zuverlässig und automatisch auch über große Entfernungen. Diesen Vorgang nennt man automatisches Routing, im weiteren kurz autorouting (das „auto“ ist hier eine Kurzform für automatisch, nicht für Automobil). Man sollte aber keineswegs den Fehler begehen, die Vorgehensweise bei der Kraftfahrzeug-Navigation auf die der Outdoor-Navigation zu übertragen, denn es gibt einen entscheidenden Unterschied: bei Outdoor- und Fahrradnavigation ist der „optimale“ Weg sehr individuell definiert und, wenn überhaupt, erheblich komplizierter zu finden. Man muss die Arbeitsweise der GPS-Empfänger und deren Software verstehen, um vom autorouting mehr erwarten zu dürfen als eine Notlösung, etwa wenn man sich verirrt hat. Und es ist hilfreich, einen mehr funktions- als zielorientierten Blick auf die Navigationstechnik zu werfen. Also eher unüblich im Zeitalter der Apps. Dazu sollte man wissen, was Wegpunkte, Tracks, und Routen sind, und auch von UTM-Geokoordinaten und Kartengittern gehört haben. Anstatt zu fragen „sag mir, wo ist die schönste Strecke im Land“.

Aber der Reihe nach. Erstmal funktioniert ein Navi am Fahrrad fast genauso wie im Auto: Ziel eingeben und losfahren. Aber bei dem „fast“ geht es schon los. Versucht man z.B., sich von einem der beliebten Garmin-Outdoornavis mit dem Fahrrad über eine



Garmin 62, der Outoor-Klassiker mit Tasten und guter Antenne

größere Strecke automatisch leiten zu lassen, sagen wir, von Siegen nach Köln, also so weit nun wieder auch nicht, kann das schon dazu führen, dass man gelegentlich auf eine Autobahn geleitet wird. Warum das? Natürlich haben die Programmierer nicht einen so groben Fehler gemacht, diesen Fall nicht zu berücksichtigen (obwohl, Highways in USA dürfen mit dem Rad befahren werden). Um den Grund zu verstehen, muss man wissen, dass automatisches Routing durch die Berechnung unsichtbarer

Wegpunkte realisiert wird. An jeder Abbiegung wird ein interner, ein sogenannter grauer Wegpunkt gesetzt, bei dessen Erreichen der Fahrer Abbiegehinweise bekommt.

Fahrn, fahrn, fahrn, auf der Autobahn ...

Bei Navigation über große Entfernungen wird ein internes Limit für diese Wegpunkte erreicht. Beim Autofahren tritt das nur selten auf, weil man normalerweise sobald wie möglich auf Autobahnen mit wenigen Abbiegungen geschickt wird. Eine „schöne“ Fahrradroute führt dagegen bei großen Strecken über hunderte von kleinen Wegen mit entsprechend vielen Abbiegungen. Wenn das Navi dann mit der Maximalzahl von grauen Wegpunkten am Limit ist, versucht es, ordentlich Strecke ohne Abbiegungen zu machen, das geht auf Autobahnen und Bundesstraßen am schnellsten. Selbst wenn dann der Autobahnfehler nicht direkt auftritt (ich habe ihn aber schon gehabt), wird trotzdem die Qualität der Radroute merklich schlechter, weil das Navi zunehmend Abbiegungen vermeidet. Wer den Fehler kennt, kann ihn umgehen durch Aufteilung der Strecke durch Zwischenziele in Teilabschnitte. Aber erstens muss man den Fehler kennen und zweitens die Zwischenziele planen. Warum solche Fehler nicht behoben werden, kann man nur vermuten: Vielleicht ist das System des so hardwarenah auf ältere Geräte programmiert, dass sich das Limit auf moderner Hardware nur durch weitreichende Neuprogrammierung anheben lässt. Vielleicht hat der Hersteller zu viel zu tun mit der Modellpflege der über 100 verschiedenen Modelle und kümmert sich erst mal um die häufiger auftretenden Fehler – wer fährt schon hundert Kilometer mit dem Fahrrad! Aber ein Neukauf eines so komplexen Geräts erfordert wieder Einarbeitung und das neue Gerät hat andere Fehler. Oder auch nicht: das Nachfolgenavi hat zwar den 10fachen Speicher, aber die alte Software mit den gleichen Limits, der Fehler existiert also immer noch.
Bevor ich jetzt aber zu negativ werde, möchte ich betonen, dass ich ein Outdoor-Navi als Radfahrer, Fußgänger, Wanderer, Bergsteiger (und auch als Bootfahrer, aber das ist eine andere Welt), für einen Riesenfortschritt halte und zeigen, was ausgezeichnet funktioniert, nämlich die

Track-Navigation

Beim Radfahren unbekannter Strecken ist sehr oft der Weg das halbe Ziel. Tourenvorschläge und erprobte Wege gibt es in riesiger Auswahl als Track im Internet. Ein Track entsteht, wenn man eine Strecke fährt während das mitgeführte Navi kontinuierlich den Ort ermittelt und aufzeichnet. Solche Tracks können eine Genauigkeit bis hin zu wenigen Metern haben. Touristikverbände und Fahrradenthusiasten stellen diese Tracks zum kostenlosen Download ins Netz, zumeist zusammen mit einer informativen Beschreibung. Sauerland-Arena mit MTB- und Rennrad-Touren, GPSies.com, Reise- und Fernradler-Forum, adfc-Tourenportal, radreise-wiki, Radroutenplaner für NRW und alle anderen Bundesländer sind Beispiele. Diese Portale stellen Tracks von Touren, von der Haustür bis Neuseeland zum herunterladen bereit. Eigene Tracks und solche von Freunden nachzufahren ist selbstverständlich auch kein Problem, denn standardmäßig zeichnen alle eingeschalteten Outdoornavis eine Strecke automatisch auf, wenn sie eingeschaltet sind. Wenn man sich die Mühe macht, diese Aufzeichnungen geordnet zu archivieren, bekommt man schnell eine Sammlung schöner Touren.
Aber auch kommerzielle Tracks sind empfehlenswert, für eine akzeptable Gebühr von ein paar Cents pro Kilometer bezahlt man für Arbeit von Routenscouts und präzise Dokumentation; zum Beispiel für Alpenquerungen mit Mountainbikes (transalp.com von Uli Stanciu).

Das GPX-Format

Die Track-Downloads werden meist in verschiedenen Formaten angeboten,



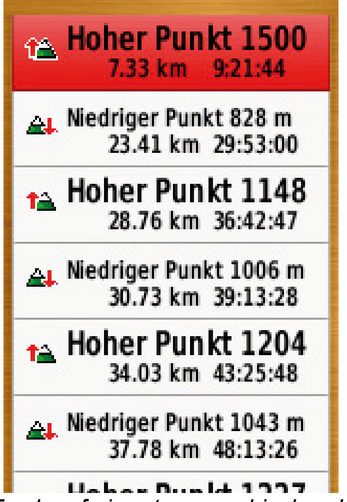
Logo der Giro d'Italia

empfehlenswert ist besonders das Universalformat GPS-Interchange-Format (gpx), das jedes Navi versteht und auch jede irgendwie beteiligte Computersoftware.

Wie erwähnt, sind Tracks sehr genau, es ist deshalb kaum möglich, sie anders als durch Abfahren der Strecke in der Natur zu erstellen, ein am Computer mit digitalen Karten „gemaltes“ gpx wird in der Regel ungenau bis zur Unbrauchbarkeit. Tracks lassen sich am Computer zwar nicht sinnvoll erstellen, dafür aber recht einfach bearbeiten und ggf. von Umwegen befreien. Somit sollte ein Track, der im Internet veröffentlicht wird, in jedem Fall bearbeitet werden, allein schon aus Datenschutzgründen damit man nicht mit dem Zeitstempel die ganze Welt informiert, wann man wo gewesen ist.

Software für den PC

gpx-Tracks aus dem Internet lassen sich auf fast jedes Navi laden indem man, zumindest bei neueren Navis, diese wie einen USB-Stick am Computer anschließt. Es versteht sich von selbst, dass man nicht ganz blind un-



Ein Track auf einer topographischen Karte zeigt vorher an, welche Steigungen bald kommen

bekannten Tracks folgen sollte, mindestens sollte man sich die Strecke auf einem größeren Computerbildschirm ansehen, am besten aber noch detaillierter überprüfen. Für diese Aufgaben gibt es freie, herstellereigene und kommerzielle Softwarepakete. Näheres dazu in der Langfassung dieses Artikels auf der ADFC-siegen-Homepage.

Der Track ist gefunden. Wie geht es weiter?

Nachdem ein Track auf das Navi übertragen wurde, kann er dort ein- und ausgeblendet werden. Er erscheint als durchgängige Linie auf dem Bildschirm. Ob „hinter“ diesem Track auch eine Landkarte ist, hängt davon ab, ob für die entsprechende Region auch eine Karte in das Gerät geladen wurde. Zur Not kann man den Track auch ohne Landkarte abfahren, denn normalerweise ist es ausreichend, den Fahrt-Cursor auf der Track-Linie zu halten. Man beachte aber, dass es sich bei einem Track lediglich um eine „gemalte“ Linie auf dem Navi-Bildschirm handelt, man bekommt keine Abbiegehinweise.
Trotzdem, die beschriebenen Track-Navigation funktioniert intuitiv und man bekommt ein Gefühl für den Weg auch ohne ständig auf den Navi-Bildschirm zu schauen. Gute Routen verlaufen homogen und wechseln eher selten von einem Pfad auf eine Bundesstraße wieder zu einem Singletrail. Tracknavigation ist die beste Lösung für Radtouren, und allein deswegen lohnt es sich, ein Navi anzuschaffen.

Pionierfahrten ohne Track

Auch wenn fast jede Strecke von irgendwem schon gefahren wurde, kann es trotzdem sein, dass man keinen Track seiner Wunschtour hat. Oder der verwendete Track erweist sich als unfahrbar, oder man muss aus Zeitgründen mitten auf einer Track-Tour umplanen.
Auf jeden Fall braucht man noch andere Methoden der GPS-Navigation. Als erstes bietet sich natürlich Autorouting an, wie es heutzutage im KFZ allgemein üblich ist und von den meisten Nutzern als GPS-Navigation per se angesehen ist. Eine Autorouting-Variante ist, nicht nur zwischen den zwei Punkten Start und Ziel zu routen, sondern zusätzlich Zwischenziele, Wegpunkte genannt, angibt und zwischen diesen sozusagen kleinräumiges Autorouting nutzt. Gewünschte oder geeignete Zwischenziele, ermittelt man am besten mit einer Übersichtskarte, z.B. ganz grob ganze Städte oder Dörfer, oder exakte Wegkreuzungen, und gibt sie als Wegpunkte in der richtigen Reihenfolge in das GPS-Gerät ein. Zwischen diesen Punkten routet das Navi frei.

Autorouting-Navigation

Wie erwähnt, ist eine Routennavigation ein Autorouting zwischen jeweils zwei Wegpunkten. Zwischen den Wegpunkten findet das Navi selbstständig den Weg. Der Vorteil gegenüber der Tracknavigation ist, dass man erstens keinen Track von einem „Vorfahrer“ haben muss und man theoretisch spontan und ohne Plan losfahren kann, der Nachteil, das man nicht weiß, was für eine Art Weg dabei herauskommt. Und anders als beim

Track bekommt man konkrete Abbiegehinweise („in 500 Metern rechts“), es kann jederzeit umgeroutet werden – bei guten Navis lässt sich das abschalten – und muss also nicht selbst darauf achten, auf dem Track zu bleiben, denn man bekommt optisch und ggf. auch akustisch rechtzeitig Abbiegeanweisungen bzw. Korrekturvorschläge. Das ist natürlich nur möglich, wenn im Navi eine geeignete Karte eingespeichert ist. Die alles entscheidende Frage aber ist, ob man mit den Autorouting-Empfehlungen des Navis einverstanden sein kann. Hier liegt die Crux: Die Autorouting-Kriterien des Navis müssen für eine gute Fahrradtour fein einjustiert sein durch Wunschbedingungen wie „Wenig Verkehr, kleine Straßen, wenig Steigungen, nicht zu steil, geteerte oder eben nicht geteerte Wege, aber trotzdem keine Umwege. Es dürfte deshalb kaum vorkommen, dass autorouting zwischen Wegpunkten oder gar zwischen weit entfernten Start- und Ziel-Wegpunkten eine richtig gute Fahrradroute liefert.

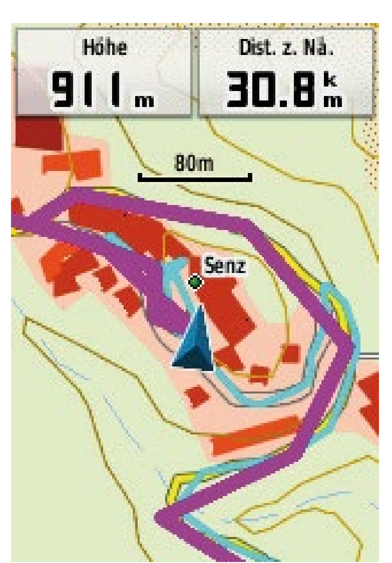
Landkarten sind keine Luftbilder

Die „Autoroute“ kann natürlich nur so gut sein, wie die zugrundeliegende Landkarte, die ihrerseits eine kompromissbehaftete Darstellung möglicher Wege ist. Sie zeigt für Kraftverkehr erlaubte Straßen, manchmal auch Feld- und Wanderwege. Sie kann zusätzlich auch topographische Geländemerkmale verzeichnen, Höhenlinien, Berge, unwegsame Gebiete wie Äcker, Wald und Wiesen, Flüsse, Felsen. Die Karte ist also kein Bild, sondern ein selektives Modell der Wirklichkeit. Sogenannte Vektorkarten können theoretisch sogar alle Details enthalten, weil diese nur selektiv – zum Beispiel durch zoomen – angezeigt werden. Das löst das Problem aber nicht: nach welchen Kriterien soll oder darf das Navi durch diese Gebiete leiten?
Gleichzeitig ist die Selektivität das generelle Problem der Vektorkarten, auf der Autobahn interessieren die Namen der Dörfer nicht, auf Feldwegen die Autobahnen nicht. Im Gebirge und weglosem Gelände sind topographische Details wichtig, wer immer nur auf Wegen bleibt, braucht sich dagegen nicht.
Eine Fahrradroute kann aber viel eher als eine Autorout über eine Strecke führen, die nur in verschiedenen Zoomstufen sichtbar ist und es so aussieht, als würde man in freiem Gelände radeln, während man in Wirklichkeit nur auf einem Forstweg fährt, der in der aktuellen Vergrößerungsstufe nicht sichtbar ist. Spezialisierte Papierkarten zum Beispiel für Radfahrer vermeiden solche Probleme, indem sie selektiv entsprechend der erwarteten Situation genau das anzeigen, was im speziellen Fall wichtig ist, Digitale Vektorkarten können das bislang nicht gut. Die wirklichen Probleme liegen aber in der Routenfindung.

Wie „denkt“ Autorouting?

Die digitale Vektorkarte ist ein Wegenetz mit Maschen und Knoten. Eine Software entscheidet, welcher Weg auf diesem Netz der optimale ist. Selbst beim einfachen KFZ-Autorouting erwartet man, dass der „kürzeste

Weg“ Geschwindigkeitsbeschränkungen, Fahrverbote und Straßentypen wie Autobahn, Bundesstraße, Landstraße, Radweg, unbefestigte Wege berücksichtigt. Intuitiv erwartet man also immer einen sinnvollen Kompromiss zwischen Entfernung und Fahrzeit, auch dann wenn man im Navi wählen kann zwischen kürzester und schnellster Strecke. Ergebnisse sind jedenfalls selten eindeutig, das merkt jeder, der sich für seine Hausstrecken einen Navi-Vorschlag machen lässt, man ist meistens unzufrieden. Auffällig ist auch, dass Navis fast stets für die gleiche Strecke hin und zurück unterschiedliche Wege vorschlagen,

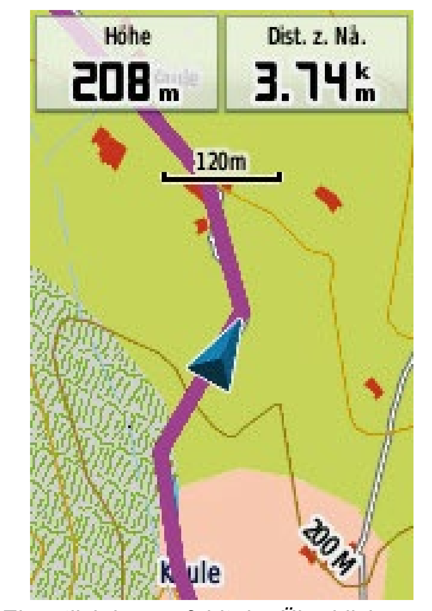


Vektorkarte: Man erkennt alle Details bis zu einzelnen Häusern. Aber die Konturen werden eckig, auch der Track (violett)

was logisch gesehen nicht sein kann, soviele Einbahnstraßen gibt es nicht.
Kürzlich hat Garmin aber Routing-Algorithmen für Radfahrer in seinen Outdoor-Navis noch weiter diversifiziert. Im Prinzip ein richtiger Ansatz, denn ein Rennradfahrer sucht z.B. vollkommen andere Strecken als ein Alltagsfahrer oder gar Mountainbiker.
Das neue Routingschema heißt „Adventures“. Ganz im Trend soll sich der Nutzer nicht mehr um technische Details wie Streckenlänge und Zeit kümmern, sondern er bekommt ein maßgeschneidertes Abenteuer. Nicht mehr die relativ leicht überprüfbare kürzeste Route lässt sich einstellen, sondern ein Fahrrad-, Tourenrad-, Mountainbike-, Wander-, Trekking-Abenteuer, das sich noch durch Bedingungen wie „wenig Steigungen“, un/befestigte Wege vermeiden/suchen anpassen lässt. Und dann kommt out of the blackbox der Routenvorschlag. Das kann nicht funktionieren, wie allein schon eine kleine Überlegung zeigt: der Wunsch „Steigungen vermeiden“ kann nur bedeuten, dass ein Kompromiss zwischen Streckenlänge und Steigungen gesucht wird. Aber nirgendwo lässt sich einstellen, wie ein solcher Kompromiss aussieht, 500 Höhenmeter gegen 3 Kilometer längere Strecke? Oder gegen 10 Kilometer? Was sind Kriterien für Rennrad, für Tourenrad und für ein MTB? Vage kann man sich das vorstellen, Radfahrer wollen verkehrsarme Straßen, die MTBler lieben Höhenmeter, Rennradler geteerte Wege. Aber wieviel Umweg ist ein Radfahrer gewillt in Kauf zu nehmen, um 500 Meter Bundesstraße zu vermeiden? Sucht der MTBler Höhenmeter und schlechte Wege oder nimmt er sie in Kauf? Darf eine Rennradroute Kopfsteinpflaster oder unbefestigten Feldweg enthalten, wenn es nur ein kurzes Stück ist?

Wie kurz?

Autorouting kann hier keine Planung ersetzen und ist für das Radfahrer in den meisten Fällen enttäuschend (oder eben spannend, Adventure halt). Garmins Adventure-Kriterien können also nur windelweich sein. Es sei denn, es handelt sich in Wirklichkeit um gesammelte und geprüfte Tracks, also beliebte und schöne Touren, auf die man dann auf kürzestem Anfahrtsweg geschickt wird, also nicht mehr wirklich Autorouting. Das hat aber wieder einen anderen Nachteil. Denn eine solche Strecke wird wenig optimal sein, wenn man nicht nur eine schöne Strecke sucht, sondern auch eine Zeitplanung einhalten muss. Auf einer Garmin Topokarte wurde mir einmal von Siegen nach Winterberg einmal unglaubliche 180 km vorgeschlagen, mehr als die doppelte Entfernung gegenüber einer ruhigen Landstraßenverbindung, weil vorgegebene, aber völlig falsch laufende Wege des im Sauerland spärlichen Radwegenetzes „mitgenommen“ wurde.
Seitdem Garmin die Adventures eingeführt hat, habe ich jedenfalls die seltsamsten Streckenvorschläge mit Rennrad und Tourenrad erhalten, so unbrauchbar, dass ich auf eine Papierkartenkontrolle nicht mehr verzichte. Und dazu mit absolut nicht nachvollziehbarer Logik. Ich habe wieder alte Software auf dem Gerät installiert, um dem Adventure-Autorouting zu entkommen.
Gut wäre es, (was bisher kein mir bekanntes Navi macht), wenn das Gerät vor Beginn der Tour eine Reihe von, sagen wir fünf, Autorouting-Vorschläge macht, zwischen denen man wählen und kombinieren kann und die dann auch eingehalten werden. Das ist auch ein Problem: wenn man ein-



Eigentlich immer fehlt der Überblick.

mal eine Abzweigung verpasst, routet das Gerät um und findet nie wieder zurück zur alten Strecke, selbst dann nicht, wenn man wendet.

Papierkarten?!

Papierkarten haben nach wie vor ihre Vorteile, einerseits wegen der besseren Übersicht und andererseits dank der optimierten Darstellung für einen bestimmten Einsatzzweck. Beispiele sind die beliebten Bikeline-Karten für Radfahrer oder topographische Alpenkarten für Wanderer und Bergsteiger. Dann kann das Navi bei der sicheren Standortbestimmung helfen. Bei einem Gerät mit Kartendarstel-

lung ist sie meistens einfach, man sucht ein Objekt sowohl auf der Karte im Navi und auf der Papierkarte. In den Bergen und deutschen Wäldern dagegen ist das oft schwieriger, weil



Planen und orientieren ist am Navi schwierig

ein gemeinsames Objekt auf teilweise extrem unterschiedlichen Kartenbildern oft nicht sicher zu identifizieren ist. Hier benutzt man besser das auf den Karten aufgezeichnete Gitter. Das Problem dabei ist, dass es viele verschiedene Gitter gibt und man das Navi auf das von der Papierkarte verwendete Gitter einstellen muss. Mehr dazu in der Langfassung des Artikels.

Für Mutige: ohne Papierkarten

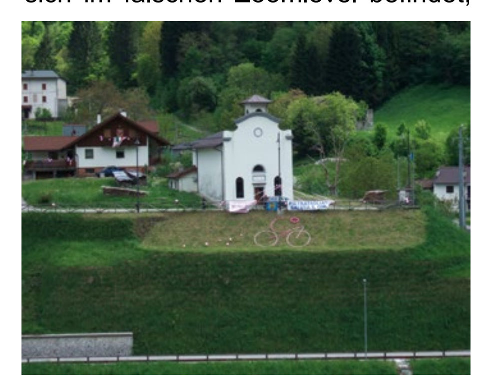
Wenn man mit seinem Navi perfekt umgehen kann, ein erprobtes und technisch zuverlässiges Gerät sowie genügend Energie in Form von Batterien oder Lademöglichkeit (Nabendynamo, Solarlader) dabei hat, kann man durchaus auf Papierkarten verzichten. Trotzdem ist eine Übersichtskarte immer hilfreich und kaum ins Gewicht fallend, z.B. im Maßstab 1:200 000, der fürs Radfahren eigentlich zu groß ist. Man braucht sie, weil es oft schwierig ist, zu prüfen, ob das Navi einen nicht auf ein schönes, aber endloses Kleinstraßennetz mit der dreifachen Länge der Hauptstraßenverbindung schickt, wenn man gerade überhaupt keine Zeit für Umwege hat. Um die „große" Richtung zu prüfen, ist die Übersichtskarte sehr viel besser als jede Vektorkarte auf kleinem Bildschirm.

Computer-Landkarten, Openstreetmap

Selbst die beste Software liefert nur so gute Routenvorschläge wie das zugrundeliegende Kartenmaterial. Dieses ist oft mehrfach teurer als das Navigationsgerät, es sei denn, man benutzt freie Karten. Hier ist besonders das Openstreetmap-Projekt zu nennen.
Openstreetmap ist ein Opensource-Projekt, dass heißt, viele Freiwillige arbeiten am Projekt, indem sie Wege ablaufen oder abfahren und die Tracks zusammen mit einer Beschreibung auf die openstreetmap-Internetsite hochladen. Die so erstellten Karten sind grundsätzlich kostenfrei. Sowohl für das Kartenmaterial als auch für eine Weiterentwicklung desselben darf kein Geld verlangt werden, lediglich für Support oder Anpassung an bestimmte Hardware (siehe footmap im nächsten Praxis-Artikel).
Wie bei allen Opensource-Projekten gibt es aber keine Garantie auf Vollständigkeit oder Richtigkeit, keinen Support, und es kann sein, dass die gewünschte Region schlecht kartiert ist, weil einfach zu wenige Freiwillige sie abgefahren haben. Tatsache ist, dass openstreetmap in vielen Regionen besser und vor allem aktueller ist als die kommerziellen Produkte. Ich persönlich finde sie auch übersichtlicher in der Darstellung der Objekte in den verschiedenen Zoomstufen, außerdem enthalten sie nicht die vielen kommerziellen „Points of Interest" wie Bankautomaten, McDonalds und Sterne-Hotels in einer sinnlosen Auswahl.

Vektor oder Bitmap?

Nachdem die Vektorkarten die geniale Erfindung darstellten, um beliebige Genauigkeit auf einem kleinen Bildschirm anzuzeigen, stellte man fest, das mit Sachverstand gezeichnete Karten auch ihre Vorteile haben. Man sieht alle in einer bestimmten Situation wichtigen Dinge gleichzeitig: Geländemerkmale, Gewässer, Felsen, Objektbezeichnungen. Bei Vektorkarten ist es die Regel, dass man viele Gebiets- und Ortsnamen nicht sieht, wenn man sich im falschen Zoomlevel befindet,



28. Das Giro-Logo ist überall.

also fast immer. Typisches Problem: Man sieht einen Ortswegweiser, sagen wir, nach Altenhundem, findet den Namen aber nicht auf dem Gerät. Man zoomt ein und raus, schiebt die Karte hin und her, findet Oberhundem und Lennestadt, jedes drei-Häuser-Kaff sowie alle möglichen Bezeichnungen von denen man nicht weiß, ob es sich dabei um eine Stadt, einen Ortsteil oder einen Wald handelt, den gesuchten Namen aber nicht. Schließlich bemüht man dann die Suchfunktion im Gerät. Diese braucht minutenlang und findet Treffer verteilt über halb Europa. Abhilfe schafft ganz offenbar die gute alte „Bildkarte", auch Bitmap-Karte genannt. Sie ist im Prinzip ein Foto einer Papierkarte. Sie enthält in jeder Ansicht und Zoomstufe alle Objekte. Gut gezeichnete Karten sind eine Kunst, jede Schriftart und Schriftweite ist definiert und wohlgesetzt, damit eine Bezeichnung eindeutig einem Objekt zuzuordnen ist. Mit Übung bekommt man ein sehr aussagekräftiges, topographisches Bild von der Landschaft, Die neueste Technik ist, Vektor- und Bitmap-Karten übereinanderzulegen mit Kartenwechel beim zoomen. Neuere Navis können das und passende Karten, z.B die Alpenvereinskarten, gibt es dazu auch.

Fahrrad- und Outdoor-GPS-Navigation

Teil II: Praxis

Nach soviel technischen Details möchte ich eine Checkliste für die persönliche Auswahl vorschlagen. Sie fällt Garmin-lastig aus, weil ich diese Geräte am besten kenne. aber auch, weil nach meiner bisherigen Erfahrung wenigen anderen Outdoor-Geräte anderer Hersteller bislang keine Vorteile zeigen.
Die Urgesteine der Outdoor-Navis sind Lowrance, Garmin, Magellan, sowie Firmen aus dem Seefahrtsbereich, für die ein Navi hauptsächlich gedacht war. Auf dem Land gibt es schließlich Wege, Landmarken und Landkarten auf denen sie verzeichnet sind, man braucht also nicht unbedingt ein Navigationsgerät. Dagegen ist Orientierung auf dem Wasser ungleich schwieriger. Aber die Zeiten haben sich geändert.
Während früher Garmin das Microsoft der Navis war und entsprechend proprietär und arrogant gegenüber Kundenwünschen, gibt es heute mehr Konkurrenz. Nicht nur jedes Smartphone ist auch ein Navi, sondern auch neue Newcomer, Mynav, Twonav, VDO, Falk, Medion... Einen Überblick über Outdoor-Navis gibt http://www.navi-test-portal.de. Aber man sollte bedenken, dass Outdoor-Navis im Gegensatz zu KFZ-Geräten anspruchsvolle Nischenprodukte sind, die viel mehr Know-How erfordern. Die vielversprechende Firma Mynav, die auch das VDO-Gerät herstellt, hat die Entwicklung bereits eingestellt.
Im folgenden werden die wichtigen Anforderungen an ein echtes Outdoor- und Fahrradnavigationsgerät genannt.

Robust genug?

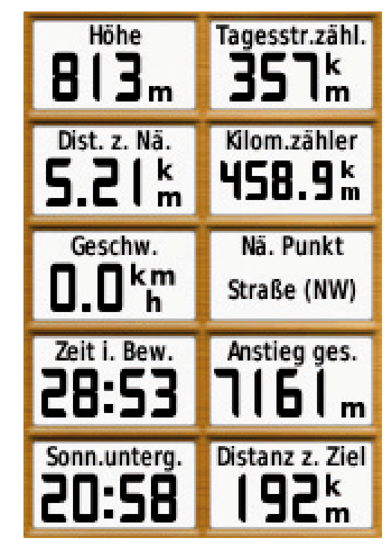
Man sollte Wert darauf legen, dass ein Outdoor Navi wasserdicht und stoßfest ist, sowie eine lange Betriebszeit mit Standard-Akkus ermöglicht. Das Gerät in irgendwelche Plastikschutzhüllen einzupacken und mit externen Energietanks zu speisen ist keine gute Lösung und hat ihre Grenzen bei stundenlanger Fahrt im Regen und Fahrradstürzen.

Energie?

Proprietäre oder sogar festeingebaute Akkus sind ein Ausschlußkriterium. denn diese müssen mit externen Batterien oder speziellen Ladegeräten und Netzanschluß wieder aufgeladen werden, alles zusätzlicher Ballast. Was man erwarten kann, zeigen alte Outdoor-Geräte, z.B. Garmin etrex: über 16 Stunden Dauerbetrieb mit 2 hochwertigen AA-Standard-Akkus (Mignon), und gute Ablesbarkeit auch ohne Beleuchtung. Das ist die Messlatte, die auch heute nicht geschlagen wird. Im Gegenteil, lieber bauen die Hersteller Komfortfunktionen wie Touch-Screens ein, die zusätzlich Energie benötigen und ohne Hintergrundlicht kaum ablesbar sind, also noch einmal mehr Energie brauchen wegen des Zwangs zum Dauerlicht. Auch eine Steigerung der Bildschirmauflösung ist nicht umsonst zu haben: mehr Pixel brauchen mehr Energie und einen schnelleren Prozessor.
Auf langer, autarker Tour lassen sich dagegen mehrere Sätze Standard-Batterien gut mit einem Nabendynamo laden und im Wechsel benutzen. Aufwendige und fehlertanfällige Lösungen, das Navi direkt an den Nabendynamo anzuschließen, sind dann überflüssig.

Funktionen und Zubehör?

Die meisten Geräte bieten genügend Anzeigefunktionen, ohne dabei speziell für Radfahrer gemacht zu sein, und ersetzen nebenbei auch einen

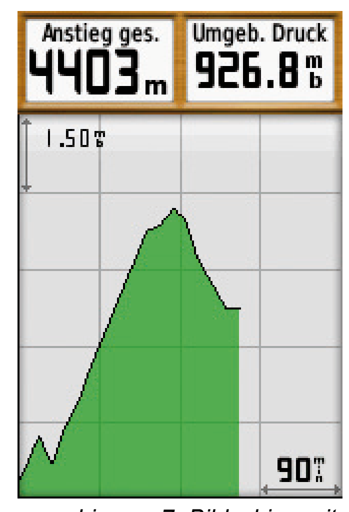


Eine von bis zu 7 Bildschirmseiten mit Informationen (Garmin 62)

Fahrradtacho. Ausgesprochene Fahrradnavis wie z.B. Garmin Edge haben noch spezielle Funktionen für den Radsport wie Trainingsrunden-Protokolle und -analyse, Kalorienverbrauch, Anschlüsse für drahtlose Herz- und Trittfrequenzmessung, sowie seit neuestem auch für Leitungsmessung über Kraftmessungs-Sensoren in den Pedalen (allerdings über 1000 Euro).
Trainingsdaten lassen sich auch nachträglich im Computer aufbereiten, dazu braucht man nicht unbedingt ein spezielles Sport-Gerät. Für externe Sensoren gibt es mittlerweile eine Standard-Schnittstelle mit dem sogenannten ANT-Protokoll, damit können auch Sensoren fremder Hersteller angekoppelt werden. Aber es ist sicher besser, wenn Sensor und Gerät vom gleichen Hersteller kommen, denn die Daten müssen ja auch richtig verarbeitet werden.

Kompass und Höhenmesser?

Ein GPS-Signal eignet sich nur zur Ortsbestimmung. Eine Richtung lässt sich nur ermitteln, wenn sich das Navi auch bewegt, deshalb haben hochwertige Outdoor-Geräte sowohl einen echten Magnetkompass sowie einen barometrischen Höhenmesser eingebaut. Mit dem Kompass läßt sich auch im Stillstand die Karte auf dem Navi-Bildschirm ausrichten. Ein barometrischer Höhenmesser ist bei schneller



Eine von bis zu 7 Bildschirmseiten mit Informationen (Garmin 62)

Bewegung genauer und schneller als die Höhenmessung über das Satellitensignal und erlaubt – bei entsprechender Programmierung – auch eine Wettervorhersage. Allgemein gilt: bei schneller Bewegung (Bergabfahrt) zeigt der richtig kalibrierte Höhenmesser genauere Werte, in Ruhe und mit etwas Verweilzeit ist die Satellitenmessung fast auf den Meter genau (oft geprüft an Messpunkten).

Support, Software und Karten?

Mir persönlich ist Garmin von den Outdoor-Geräten, die ich kenne (Magellan, Garmin, Mynav) noch am liebsten. Die Outdoor-Geräte von Garmin (etrex, Oregon, Montana, GPSmap 62 ...) sind ähnlich zu bedienen und sehr technikzentriert, was ich im Outdoorbereich für unabdingbar halte. Wichtig sind z.B. relativ detaillierte Einstellungsmöglichkeiten der Routing-Algorithmen für Auto, Fußgänger, verschiedene Fahrradtypen (wird leider neuerdings durch Adventure-Voodoo ersetzt), Energiespar- und -zoom-Einstellungen, Kontrolle der Empfangsgenauigkeit, Suchfunktionen, Landkartenwechsel, Höhenprofil-Vorschau, aber auch Sonnen- Auf- und Untergang, viele Kartengitter und -datums, viele Ansichtsdarstellungen. Insgesamt gibt es bei den Outdoor-Geräten von Garmin über 50 Menüs und Untermenüs und teilweise sieben Bildschirmseiten mit frei konfigurierbaren Anzeigen. Man kann zum Beispiel einen barometrischen Höhenmesser automatisch oder manuell kalibrieren oder fix lassen oder als Barometer nutzen und entweder die barometrische oder die GPS-Höhe aufzeichnen. Was das genau bedeutet, darüber muss jeder erst einmal nachdenken (in der 10 seitigen Betriebsanleitung von Garmin findet man erwartungsgemäß hierzu auch keine Hilfe. Man sollte mit dem Gerät auf jeden Fall einige Wochen, besser Monate üben. Da sich fast alles konfigurieren, unterdrücken und in Profilen abspeichern lässt, sind die Geräte im Prinzip für alles verwendbar. Aber auch bei Garmin läuft der Trend zur Vereinfachung.
Garmin hat einen guten Hardware Service hat und korrigiert relativ lange eindeutige Fehler durch Firmware-Updates. Andererseits sind eindeutige Software-Fehler in neu auf den Markt gebrachten Geräte die Regel und man sollte kein neu erschienenes Gerät kaufen,sondern mindestens ein Jahr warten. Kundenhinweisen auf Unzulänglichkeiten und Verbesserungswünschen wird kaum gefolgt, vielmehr wird ein neues Gerät auf den Markt gebracht. Garmin hat eine unüberschaubare Reihe verschiedener Navis, mit ähnlicher Software (und entsprechend wenig Umstiegsschwierigkeiten), aber unterschiedlicher Hardware. Der Vorteil bei Garmin ist eindeutig seine Verbreitung und dass sie mit Abstand die meisten Karten anbieten, im Prinzip von jedem Winkel der Erde. Ebenso ist auch das Angebot an freien Karten, für Garmin am größten. Openstreetmap-Karten gibt es für Garmin out-of-the-box zum herunterladen (Links bei **www.openstreetmap.org**)
Wer dagegen ein exotisches Gerät hat, kann zwar in der Regel auch Openstreetmap-Karten nutzen, findet aber oft keine fertige Geräteanpassung.

Auch Magellan und Lowrance sind Urgesteine der Outdoor-Navigation und haben genauso gute GPS-Empfänger wie Garmin, die Software der Geräte wird auch länger gepflegt. Zum Vergleich, das Spitzengerät von Magellan gibt es bereits 10 Jahre, bei Garmin wird ein Gerät kaum länger als 4 Jahre gepflegt. Das Angebot an Karten für Magellan ist aber deutlich geringer und im Prinzip unzureichend, denn das Geschäftsmodell aller Navi-Hersteller ist bislang der Verkauf von proprietären, kopiergeschützten und unverhältnismäßig teuren Karten, die zudem auch an ein Gerät gebunden sind und sich nicht auf mehreren Geräten nutzen lassen. Wünschenswert wäre es, wenn Software und Karten sich unabhängig auf verschiedenen Geräten installieren ließen.

Navigationssoftware ohne Hardware?

Das Prinzip wird bereits von der kleinen Firma footmap umgesetzt. footmap verkauft eine Navigations-Software zusammen mit vorkompilierten Openstreetmap-Karten für Fahrrad- und Wandertouren, zusammen mit einem preisgünstigem Kartenupdate-



Das wäre ohne Navi nicht passiert

Service, die sich auf Geräten verschiedener Hersteller und smartphones verwenden lässt.

Ein Vorschlag!

Wer bereit ist, Einarbeitungszeit zu investieren, ist mir derzeit mit Garmin am besten bedient, Gerätevielfalt, Kartenauswahl und Funktionsangebot ist am größten. Verbreitung und Hilfestellung im Internet ebenfalls. Empfehlenswert sind die Modellreihen GPSmap6x (gute Antenne, Tastenbedienung), etrex (sehr leicht, sehr sparsam, preiswert), sowie Montana, Colorado (relativ groß, Touchscreen).
Wer etwas „einfaches“ haben will, sollte z.B. Falk IBEX in Betracht ziehen. Touchscreen, einfache Menüs, klare Strukturen, wenige Einstellmöglichkeiten.
Solide und konservative Geräte von Lowrance (Endura) und Magellan (Explorist, Triton) haben den Vorteil, dass sie ein bestehendes Modell durch Firmware-Updates viel länger pflegen als Garmin, der lieber neue Geräte mit neuen Funktionen verkauft.
Twonav von Compegps, zusammen mit den Alpenvereinskarten hat Vorteile, wenn man Rasterkarten verwenden will. Für Fahrradfahrer weniger geeignet.
Mynav und VDO (gleiches Gerät) wird offenbar nicht mehr weiterentwickelt. Durchaus brauchbar, wenn man das Gerät günstig bekommt und z.B. das erwähnte Footmap installiert.
Wahrscheinlich sind trotz ihres Energiehungers Outdoor-Smartphones die Lösung der Zukunft. Wenn jeder Enthusiast Programme für die Linux-

Variante Android schreiben kann, gibt es irgendwann vielleicht für jeden Bedarf eine perfekte Navi-App und man ist nicht mehr abhängig von einem einzelnen Hersteller. Zusammen mit Openstreetmap und einem robusten und energiesparenden Android-Handy hätte man die freie Wahl. Unsympathisch finde ich dabei das Datenschutzproblem, dass durch die Koppelung von Mobilfunk und GPS-Navigation entsteht, aber das ist jetzt auch schon vorhanden (siehe Spybike im nächsten Artikel) und eine technische Lösung sollte es auch dafür geben.

Empfehlung: vor dem Kauf schaue man im Internet in die Foren, was dort über die Geräte bzw. deren Probleme geschrieben wird:
Internet: www.naviboard.de, garmin-Forum (bei **www.garmin.de**), **www.gps-forum.net**

Weiterführende Literatur Wolfgang Linke: Orientierung mit Karte, Kompass und GPS, 15. Auflage 2013
Langfassung dieses Artikels im Internet unter **www.adfc-siegen.de**

ADFC-Radtourenführer für die Region Südwestfalen

20 Rad- und Wandertouren - Start und Ziel am Bahnhof

kostenlos zu bestellen beim Zweckverband Personennahverkehr Westfalen-Süd
info@zws-online.de







GPS-Livetracking zur Diebstahlsicherung

Produkttest Spybike/Spylamp, GPS-Ortung für Zweiräder

Produkttest Spybike/Spylamp, GPS-Ortung für Zweiräder

Wie wir nicht erst seit US-Paranoia und NSA wissen, kann jeder, der ein eingeschaltetes Handy mit sich führt, überwacht werden. Dazu wird ermittelt, mit welchen Funkzellen das Mo-



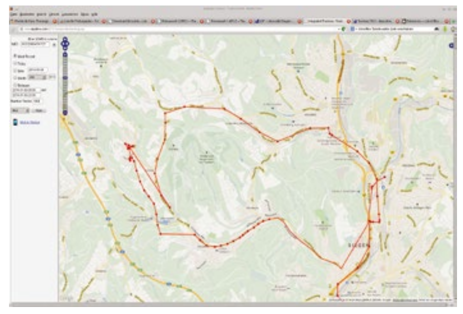
„Normales" Rücklicht

bilgerät in Kontakt steht. Ähnlich wie ein Navi seinen Ort durch Peilung mehrerer Satelliten bestimmt, kann ein Handy seinen Standort zumindest in Städten schon recht genau durch Funksender-Peilung bestimmen. Das ist zwar bei weitem nicht so genau wie GPS-Standortermittlung, funktioniert dafür aber in beide Richtungen: Funksender und Empfänger kennen wechselseitig ihren Standort, andernfalls wären Telefongespräche nicht möglich. Bei GPS-Navigation ist das anders, der Standort kann nur vom GPS-Empfänger bestimmt werden. Wenn man nun ein Mobiltelefon mit einem GPS-Empfänger sowie einem Beschleunigungssensor kombiniert – wie die meisten Smartphones – das ganze klein und energiesparend, ohne Display und ohne Tastatur, hat man einen Livetracker, dessen Spur man unbemerkt im Internet verfolgen kann.
Spybike ist ein Live-Tracker. Er besteht aus einer kleine Platine mit einer normalen Handy-Simkarte, GPS-Chip, Vibrations-Sensor und Akku sowie einer Steuerungs-Software. Die Platine ist so klein, dass man sie am Fahrrad im Sattel- oder Lenkerrohr verstecken kann. Alternativ gibt es die Platine montiert in ein normal aussehendes und funktionierendes LED-Fahrrad-Rücklicht.
Das Funktionsprinzip ist schnell beschrieben. Ein Beschleunigungssensor registriert, wenn das Fahrrad unerlaubt bewegt wird, schickt eine SMS an den Eigentümer und beginnt, laufend GPS-Signale aufzuzeichnen um den Standort zu bestimmen. Diese Signale schickt es per Mobilfunk auf einen Internet-Server, wo man sich nach Eingabe der Gerätekennung anschauen kann, wie das Fahrrad bewegt wird und somit die Verfolgung des Diebs organisieren kann.
Der Teufel steckt natürlich in der



mit SIM-Karte und GPS-Chip

technischen Ausführung und Programmierung. So muss Spybike erst konfiguriert werden, damit es wirklich funktioniert: der kleine Akku muss geladen sein und instruiert werden, sparsam mit der Energie umgehen, man will sich schließlich nicht jeden Tag darum kümmern müssen. Die Spybike-SIM-Karte muss richtig registriert, aktiviert und „bezahlt“ sein, die eigene Telefonnummer, über die man Nachricht erhalten will, muss einprogrammiert werden. Dann muss Spy-



http://www.spybike.com/GPSTrack/portal/tracking.jsp IMSI 013226004511727)

bike GPS-Satellitensignale empfangen können, also sich außerhalb von Gebäudeabschirmungen befinden. Zuletzt braucht man noch einige Netzfunkdaten, insbesondere die weltweit eindeutige IMSI-Nummer. „Programmiert“ wird Spybike, indem man ihm mit einem registrierten Handy eine SMS mit Konfigurationsbefehlen („setphone, setwakeup, vibration, arm / disarm“, es dürfte rund 30 Programmanweisungen geben) schickt. Außerdem sollte konfiguriert werden, wie oft, worüber und wohin Spybike Nachricht erstattet und Daten sendet, wann es wacht und Anrufe entgegennimmt und wann es „schläft“ um Energie zu sparen. In der Normalkonfiguration ist das Gerät jedenfalls eine richtige Quasselstrippe, aber genau richtig zum Testen.

Die Praxis

Ich habe das ganze einmal in der Praxis getestet. Als erstes braucht man eine SIM-Karte, die laut Hersteller getestet werden muss. Eine Prepaid-Karte von blau.de mit 5 Euro Startguthaben funktioniert. Die SIM-Karte muss entsperrt werden, damit man ohne Passwort SMS versenden kann. Das geschieht am einfachsten, wenn man sie zuerst in ein normales Handy einlegt und entsperrt. Das anschließende Einlegen der SIM-Karte in Spybike geht wie bei jedem Handy, dazu wird das das LED-Rücklicht mit dem beiliegenden Torx-Schraubendreher geöffnet. Zum Laden der Spylamp über ein USB-Kabel muss das Rücklicht leider ebenfalls geöffnet werden. Das ist meiner Meinung nach ein Nachteil, zumal das ganze Rücklicht auch mit Torx-Schrauben am Rad befestigt wird. Wenn man also Rücklicht und Diebstahlsicherung benutzen will, muss man es regelmäßig öffnen und zum Ladegerät bringen bzw. das Ladegerät zum Fahrrad.
Spybike kann man entweder am Gerät mit dem Licht-Ein-Schalter (5 Sekunden drücken) ein- und ausschalten oder alternativ durch eine SMS. Dabei heißt „einschalten“ dass der Bewegungssensor scharf gemacht wird. Per SMS kann man das Gerät auch nachträglich „scharfmachen“, wenn es bereits gestohlen wurde.
Zuerst muss man Spylamp zwei Daten übermitteln, einmal die Rufnummer, an die es Nachricht erstatten soll

und zusätzlich noch den Standard-Benutzername und Passwort für ein bestimmtes Netz, die APN. Die APN kann in einer Datenbank im Internet nachgeschlagen werden. Beides übermittelt man *mit einer SMS mit dem Inhalt setphone1 +49xxxxxxxxxxx und setapn* ***www.mynetwork.com*** *sowie setuser* myuser mypassword.an das Spybike. Jetzt berichtet Spybike über die Ereignisse und nimmt auch Anweisungen per SMS entgegen.
Das war schon die Grundkonfiguration. Jetzt kann man entweder mit dem Schalter an der LED oder mit einer SMS „setvibration on“ den Bewegungssensor scharfschalten. Die Empfindlichkeit des Sensors lässt sich mit „setsensitivity num“ konfigurieren, damit nicht jeder Windstoß einen Fehlalarm auslöst. Wenn der Vibrationssensor (nicht der GPS-Sensor) eine Bewegung feststellt, zeichnet Spybike anschließend die Bewegung mithilfe des GPS-Sensors auf, sobald ein Satellitenkontakt vorliegt, etwa wenn das Bike aus einem Keller geholt wird. Der Besitzer kann nun jederzeit den Standort bestimmen. Auf die Frage „wherearyou“ in einer SMS erhält er die aktuellen Ortskoordinaten und gleichzeitig die sogenannte IMSI-Nummer. Mit dieser lässt sich direkt die Bewegung von Spybike auf dem Tracking-Server im Internet verfolgen, denn es werden regelmäßig Pakete mit Bewegungsdaten an einen Server geschickt. Unter dieser Kennung kann sich der Nutzer nun stets das Bewegungsprofil seines Fahrrads ansehen.
Livetrack auf der Seite ***www.spybike.com/GPSTrack/portal/tracking.jsp*** IMSI 013226004511727)

Fazit

Im Prinzip eine feine Sache, wenn die etwas kompliziert erscheinende Ersteinrichtung erledigt ist. Scharfgeschaltet – also mit permanenter Aufzeichnung und aktivem Bewegungssensor – hält die Spylamp bereits mehrere Wochen durch, eine reine Anrufbereitschaft – also scharfschalten per Anruf erst nach erfolgtem Diebstahl – dürfte dann noch deutlich länger vorhalten. Mit einer etwas stärkeren Batterie (z.B. Koppelung mit einer e-bike-Stromversorgung) könnte man sogar nach dem Prinzip einschalten-vergessen handeln, zumal spybike sich reichlich rechtzeitig per SMS mit „Low-Battery-Warnungen“ meldet. Selbst danach funktioniert das Gerät noch mindestens eine Woche, wie sich zeigte. Natürlich, ein Dieb, der damit rechnet, dass ein Ortungsgerät am Fahrrad ist, findet es, und kann es entfernen. Aber zumindest im Moment des Diebstahls wird dazu keine Zeit bleiben.
Da die Verwendung des Internet-Servers sozusagen im Kaufpreis inbegriffen ist, kann man das Gerät auch als Livetracker zweckentfremden, etwa bei Fahrradrennen oder Orientierungsläufen.
Hier müsste noch ein Kapitel zur rechtlichen Situation hin: Darf man Menschen, selbst wenn es Diebe sind, heimlich überwachen? Ganz zu schweigen vom Thema justiziabler Beweise oder gar Selbstjustiz. hp

Literatur: ***www.fahrrad-diebstahl.com***

April	Mai	Juni	Juli	August	September	Oktober
1 Di Radfahrertreffen	**1 Do**	**1 So Rad zur Arbeit**	1 Di Radfahrertreffen	1 Fr	1 Mo	1 Mi
2 Mi	2 Fr	2 Mo	2 Mi	**2 Sa**	2 Di Radfahrertreffen	2 Do Critical Mass
3 Do	**3 Sa**	3 Di Radfahrertreffen	3 Do Critical Mass	**3 So**	3 Mi	**3 Fr**
4 Fr	**4 So**	4 Mi	4 Fr Feierabendtour	4 Mo	4 Do Critical Mass	**4 Sa**
5 Sa	5 Mo	5 Do Critical Mass	**5 Sa**	5 Di Radfahrertreffen	5 Fr Feierabendtour	**5 So**
6 So Fahrradflohmarkt	6 Di Radfahrertreffen	6 Fr Feierabendtour	**6 So Siegtal Pur**	6 Mi	**6 Sa**	6 Mo
7 Mo	7 Mi Kennenlerntour	**7 Sa**	7 Mo	7 Do Critical Mass	**7 So**	7 Di Radfahrertreffen
8 Di	8 Do	**8 So**	8 Di	8 Fr	8 Mo	8 Mi
9 Mi	9 Fr	**9 Mo** Rothaarsteig	9 Mi	**9 Sa**	9 Di	9 Do
10 Do GPS-Workshop	**10 Sa** Fahrradflohmarkt	10 Di	10 Do Feierabendtour	**10 So**	10 Mi	10 Fr
11 Fr	**11 So** Wahl-Radtour	11 Mi	11 Fr	11 Mo	11 Do	**11 Sa**
12 Sa	12 Mo	12 Do	**12 Sa**	12 Di	12 Fr	**12 So**
13 So	13 Di	13 Fr	**13 So**	13 Mi	**13 Sa**	13 Mo
14 Mo	14 Mi	**14 Sa** WE-Tour	14 Mo	14 Do	**14 So**	14 Di
15 Di	15 Do Feierabendtour	**15 So Eder-Bike**	15 Di	15 Fr	15 Mo	15 Mi
16 Mi	16 Fr	16 Mo	16 Mi	**16 Sa**	16 Di	16 Do
17 Do	**17 Sa**	17 Di Grenzsteintrophy	17 Do	**17 So** Aartalsperre	17 Mi	17 Fr
18 Fr	**18 So** MTB-Frauentour	18 Mi Feierabendtour	18 Fr	18 Mo	18 Do Mood-Tour	**18 Sa**
19 Sa	19 Mo	19 Do	**19 Sa**	19 Di	19 Fr	**19 So**
20 So	20 Di	20 Fr	**20 So**	20 Mi	**20 Sa**	20 Mo
21 Mo	21 Mi	**21 Sa**	21 Mo	21 Do	**21 So**	21 Di
22 Di	22 Do	**22 So**	22 Di	22 Fr Feierab'tour XXL	22 Mo	22 Mi
23 Mi	23 Fr	23 Mo	23 Mi	**23 Sa**	23 Di	23 Do
24 Do Feierabendtour	**24 Sa**	24 Di	24 Do	**24 So**	24 Mi	24 Fr
25 Fr	**25 So** Radtour nach Köln	25 Mi	25 Fr	25 Mo	25 Do	**25 Sa**
26 Sa Stadtour/Rep'kurs	26 Mo	26 Do	**26 Sa**	26 Di	26 Fr	**26 So**
27 So Rennradtour	27 Di	27 Fr	**27 So**	27 Mi Feierabendtour	**27 Sa**	27 Mo
28 Mo	28 Mi	**28 Sa**	28 Mo	28 Do	**28 So**	28 Di
29 Di	**29 Do** Retrotour	**29 So**	29 Di	29 Fr	29 Mo	29 Mi
30 Mi	30 Fr	30 Mo	30 Mi	**30 Sa**	30 Di	30 Do
	31 Sa		31 Do	**31 So**		31 Fr

Ein Bericht vom Ötztal-Radmarathon

Eine Empfehlung unseres Extremsportbeauftragten

Auch wenn der ADFC eine Interessenvertretung für Normalradfahrer ist, schließt man Mitglieder mit Vorlieben für extremere Radtouren nicht aus. Eher im Gegenteil kommt mancher auf den Geschmack, denn Fahrradfahren hatte schon immer ein Suchtpotenzial. Und das ist auch gut so ...

Ich hatte mich jedenfalls spontan für den Ötztal-Radmarathon angemeldet und völlig unerwartet sofort einen Startplatz bekommen, bei rund 20.000 Anmeldungen und 4.000 Startplätzen kein Lottogewinn, aber doch überraschend. Eigentlich hatte ich auch vor, richtig zu trainieren, aber irgendetwas kam immer dazwischen, sodass letztlich die normale Tourenrad- und MTB-Alpencross-Erfahrung ausreichen musste. Eine Strecke von 240 km mit einem leichten Rennrad auf geteerten Straßen ohne Gepäck sind normalerweise kein Problem, 5400 Höhenmeter schon eher, aber im MTB-Alpencross auch nicht unvorstellbar, und dort fährt man auf Schotter und Steigungen über 20%.

Um es vorweg zu nehmen, ich habe das Finish verpasst, aber es war eine gute Erfahrung, um der Tour den Schrecken zu nehmen, den sie für viele hat. Um nicht falsch verstanden zu werden, die Tour kann ein extrem hartes Rennen sein, aber das ist ein Hundert-Meter-Lauf auch, wenn man ihn unter 10 Sekunden laufen will. Meiner Ansicht nach sollte man als ausdauernder Nicht-Rennradfahrer keine grundsätzlichen Schwierigkeiten haben, ein Finish in gut 13 Stunden zu schaffen. Die Kunst dabei ist, sich nicht zu verausgaben, indem man sich am Tempo starker Rennradfahrer orientiert, sondern ökonomisch zu fahren.

Wir fuhren am Freitag mit der Bahn nach Sölden und schlugen bei nasskaltem Wetter auf dem zentralen



Ein Wandteppich aus Nicht-Finisher-Trikots der letzten Jahre.

Campingplatz mitten im Ort unser Zelt auf. Wir hatten noch gut einen und einen halben Tag Zeit, uns den Zirkus anzusehen und für die Formalitäten. Für Letzteres wäre das aber durchaus nicht nötig gewesen, die Organisation ist perfekt, alles läuft reibungslos und fast ohne Wartezeiten, auch bei den tausenden Teilnehmern und Besuchern.

Am Samstagabend vor dem Start ist verpflichtende Starterbesprechung, es wird auf Gefahrenstellen hingewiesen, untermauert mit Videos von Schafherden auf der Straße, einem galoppierenden Pferd in einer „Galerie“, Baustellen und nicht gesperrten Verkehrsknotenpunkten in Innsbruck. Auch wird das meiste wiederholt, was auch aus dem Reglement bekannt sein sollte. Und uns der Spruch ans Herz gelegt: bergab kannst du nicht gewinnen.

Zum Abschluss noch der Wetterbericht: ganztägig Regen überall und auf den Pässen nicht mehr als 5 Grad.

Dementsprechend stehe ich am Sonntag um 6.40 Uhr im kalten Dauerregen am Ende eines halben Kilometer lan-



Nudelparty am Vorabend im Zelt

gem Pulks am Start. Ich habe Untertrikot, Trikot, Arm- und Beinlinge an, darüber Regenjacke und -hose sowie Gamaschen, Radhandschuhe und darüber Vlieshandschuhe an und noch zusätzlich einen Windbreaker und ein Reserve-Wollhemd in den Trikot-Taschen. Wie wir nachher erfahren, treten 700 gemeldete Teilnehmer nicht an. Ich habe auch meine Zweifel, ob die für mich die bisher nach Entfernung und Höhenmetern bisher größte Strecke unter diesen erschwerten Bedingungen zu schaffen ist.

Nach dem Startschuss gehts erstmal leicht bergab bis Ötz. Alle treten kräftig in die Pedale, sowieso, und um warm zu werden. Im Vorbeifahren bedauere ich zwei Teilnehmer, die bereits am Wegrand stehen und den Schlauch wechseln.

Minuten später bemerke ich eine Unwucht an meinem Hinterrad. Mist. Vermutlich ein Speichenbruch, aber solange die Bremse noch nicht schleift, nehme ich mir vor weiterzufahren und baldmöglichst den Reparaturservice in Anspruch zu nehmen, der fast alles können soll, zur Not hat er sogar Laufräder zum Verleihen dabei. Aber die Unwucht wird schnell größer und dann ein kleiner Knall und der Hinterreifen ist platt. Trotz der immerhin fast 50 km/h kann ich gefahrlos anhalten.

Dummerweise stand in den Teilnahmeunterlagen ausdrücklich von einem perfekten Reparaturservice. Folglich hatte ich auf Werkzeug verzichtet und lediglich den vom Veranstalter vorgeschriebenen Reserverschlauch dabei, um Gewicht zu sparen – und das als Alltagsfahrer, der nicht einmal zum



Start bei schönstem Wetter ...

Brötchenholen ohne Werkzeug fährt. Zu meiner Verteidigung muss ich aber sagen, dass ich neue und pannensichere Reifen aufgezogen hatte, und dazu in den letzten zwei Jahren keine einzige Reifenpanne auf asphaltierter Straße hatte.

Der Reifen ließ sich auch gerade eben mit der Hand abziehen, aber es war jedenfalls naiv, keine Luftpumpe mitzunehmen. Ich war nahe dran, einen anderen Teilnehmer anzuhalten und um eine Luftpumpe zu bitten, aber das war mir dann doch etwas pein-



Seit es Fahrräder gibt, gibt es auch Rennen

lich bzw. zu viel verlangt, für eigene Dummheit auch noch andere auszubremsen. Der Service kam schließlich auch, in diesem Stadium des Rennens aber als Allerletzter zusammen mit dem Schlusswagen, nach einer halben Stunde Wartezeit. Die Reparatur dauerte dann auch kaum mehr als eine Minute. Danach musste ich den Schlusswagen mit über 40 Stundenkilometer in der Ebene vor der ersten Kontroll-Messstelle überholen, um nicht sofort aus dem Rennen auszuscheiden.

Nach Ötz kam der erste Pass, Kühtai. Hier hatte man, wie vorauszusehen war, keinen trockenen Faden mehr am Leibe und die Finger klamm wie Eiszapfen. Ganze Busladungen von Teilnehmern, eingehüllt in goldene Rüstung („Rettungsfolien“), standen etwas „orientierungslos“ herum. Als ich jemanden ansprach, wo es weitergeht, bekam der keinen zusammenhängenden Satz heraus, wohl schon die Vorstufe der berüchtigten Kälte-Idiotie. Viele haben die Tour hier abgebrochen.

Mir war zwar auch sehr kalt, aber durch die Regenüberkleidung am Körper eher warm-nass als unterkühlt. Der Gedankengang war dann auch, runter gehts immer, wenn auch nur mit zusammengebissenen Zähnen, Innsbruck ist fast auf Meereshöhe und anschließend kommt der lang und flach ansteigende Brenner, zum warmfahren. Aber alle 4 Pässe bei diesem Wetter hatte ich für mich schon auf dem Kühtai fast ausgeschlossen. Aber da es einen bequemen Rücktransport mit Bussen gibt, wo immer man liegenbleibt, wollte ich auf jeden Fall soweit kommen wie möglich. Mit angezogenen Zähnen und Bremsen ging es mit gebremsten 50 km/h vom Kühtai runter nach Innsbruck ins Flachland. Eigentlich wäre hier die einzige größere Strecke, wo energiesparendes Windschattenfahren angebracht ist, aber



… aber hier die Ötztaler Radler, außer Konkurrenz,...

in Anbetracht der Wasserfontänen der Vorfahrer ein zweifelhafter Vorteil. Die ich sehe, fahren jedenfalls auch einzeln. Der anschließende Brenner danach war tatsächlich genau richtig zum aufwärmen, eine 20km lange mäßige Steigung.

Nach dem Brenner verbesserte sich das Wetter unerwartet. Das zeigt, dass man nie zu früh aufgeben soll. Danach fuhr es sich locker und ohne Pausen außer an den Labestationen und ich freute mich richtig auf die beiden letzten Pässe bei moderatem Wetter und toller Landschaft. Ohne groß auf die Zeit zu achten, denn ich wusste hunderte Teilnehmer hinter mir, die können ja nicht alle irren ...

Bis der Schreck kommt: kurz vor dem höchsten Punkt des Jaufenpasses überholt mich das bekannte werbungbemalte Auto mit der großen laufenden Digitaluhr im Rückfenster. Und der zusätzlichen Anzeige, dass um 14:40, in 5 Minuten, die nächste Kontrollzeit abläuft, deren Messstelle ich offenbar noch nicht durchfahren hatte. Die Kontrollstellen und die Zeiten, bis zu denen man sie durchfahren muss, sind uns bekannt und stehen auf der Rückseite der Startnummer. Sie sind übrigens fix, während die Gesamtzeit aus der exakten Startzeitmessung berechnet wird. Wer also ganz hinten startet, kann bereits einen Rückstand von über 10 Minuten gegenüber den Erststartern haben. Das kann doch nicht wahr sein, dachte ich. Leider aber doch. Ich erreiche die Messstelle und Labestation auf dem Jaufenpass acht Minuten zu spät, nach etwa 2/3 der Strecke und Höhenmeter in etwa der Hälfte der erlaubten Gesamtfahrzeit. Ich fühlte mich gut und überlegte, ob ich jetzt ohne Wertung einfach weiterfahre, um es „moralisch“ wenigstens zu schaffen. Aber die Rennorganisation macht diese Hoffnung sofort zunichte. Es ist grundsätzlich nicht erlaubt, nach dem Ausscheiden weiterzufahren, selbst wenn man sich auf seine private Freiheit beruft (ich habe vermutlich vor dem Start unterschrieben, der Renn-Organisation Folge zu leisten). Und man kann es auch verstehen, denn dann ist die Kontrolle eventuell verlorener Schäflein nicht mehr möglich und die Schlagzeilen vorprogrammiert „Ötzi im Schnee auf dem Timmelsjoch gefunden!“

Die Lehre aus der Geschichte

Für 2014 habe ich mich natürlich wieder angemeldet, mal sehen, ob die Verlosung es erlaubt. Ich halte das finishen für jeden ausdauernden Radfahrer machbar, auch und gerade für Mountainbiker und Ferntourenfahrer. Beim nächsten Mal gilt für mich: kein Fetischismus hinsichtlich Gewicht und Übersetzung, stattdessen eigene Erfahrungen aus Rad- und Alpentouren umsetzen. Kleiner Rucksack mit Werkzeug und Funktionsklamotten, sowie genaue Beachtung der Zwischenzeiten. Wichtig auch ein optimaler Sattel, der ruhig ein bisschen schwerer sein darf als eine prestigeträchtige Carbonschale. Aber wenn nach 150 Kilometern der Hintern schmerzt, fährt man unweigerlich unökonomisch, rutscht hin und her oder steigt aus dem Sattel, wenn man es nicht sollte. Apropos Gewicht: Tour de France-Siegerfahrräder, wogen bis vor einigen Jahren oft über 10 kg, waren aus Stahl und hatten sogar drei Kettenblätter.

Über Sinn und Unsinn von drittem Kettenblatt (Rettungsring) und Kompaktkurbel (Heldenkurbel), mit einem großen und einem sehr viel kleineren Kettenblatt sowie über Mountainbike-Ritzelpakete gibt es in Internet-Foren viele Meinungen, aber auch eine fundierte Analyse. Jedenfalls bringen dicke Gänge und der Verzicht auf hohe Übersetzungen durchaus Vorteile für speziell trainierte Rennradfahrer. Übersetzungen werden so gewählt, dass bei einer angenommenen Mindest-Dauerleistung die Trittfrequenz nie unter einem bestimmten Wert von rund 65/min sinkt. Allroundfahrer und Finisher dagegen, können diese Dauerleistung nicht halten und fahren dann am Berg mit zu niedriger Trittfrequenz mit folgenden muskulären Problemen. Sie brauchen deshalb leichtere Gänge, um ökonomisch zu fahren. Wegen begrenzter Anzahl von Gängen müssen sie entweder auf schwere Gänge oder feine Gangabstufung verzichten oder mit einem dritten Kettenblatt die Anzahl der Gänge erhöhen. Das hat z.B. den Nachteil, dass man im Flachen nicht exakt die richtige Trittfrequenz findet oder bei Abfahrten ab etwa 55-60 km/h kaum beschleunigen kann, während die „Großen“ durchaus auf 100 km/h kommen. Trotzdem ist der Nachteil nicht ganz so groß wie er erscheint, denn die erzwungene Ruhepause bei der Bergabfahrt kommt dem Finisher beim nächsten Anstieg wieder zugute. Der Nachteil von drei Kettenblättern ist nicht nur das höhere Gewicht sondern auch wesentlich mehr Schaltvorgänge. hp

Lesen!

Marbod Jaeger: Sieg am Timmelsjoch

Passend zum Ötztal-Marathon habe ich nachher (!) den heiter-ironischen aber doch informativen Roman geschenkt bekommen.

Jahrmarkt der Eitelkeiten

Der Autor charakterisiert sechs typische Mitglieder (sich selbst, Uwe, Georg, Heinrich, Osenberg und Cerni) eines Radsportclubs, die gemeinsam den Ötztalmarathon fahren. Auch wird die Rennstrecke kenntnisreich analysiert, es ist also kein reines Spaß-Buch. Sechs Clubfreunde, die zuhause gemeinsam trainieren, sind im Rennen stets Rivalen, ganz besonders aber in dieser Königsdisziplin („Ich habe einen Traum“). Jeder Fahrer hat einen eigenen Charakter: Uwe, der bereits 5mal dabei war, aber wegen Schlechtwetter noch nie mitgefahren ist, Osenberg, der Angeber, kommt mit Reparaturständer und wechselt am Vorabend nach Wetterlage Reifen, montiert Schutzbleche und schmiert die Kette mit Spezialöl, Heinrich hat ein Superrad mit Carbon-Laufrädern und Schlauchreifen, musste aber letztes Mal bereits am flachem Brenner aufgeben, und hat diesmal sofort eine Reifenpanne und später einen Sturz. Georg, der Dachs, fährt kräftig und hartnäckig, aber ohne Technik und Taktik, Cerny, der Älteste, trainiert selten, surft lieber und gewinnt letztlich das Rennen. Und sich selbst schönt der Autor keineswegs. Wenn er von einem einbeinigen Rennradfahrer überholt wird, bewundert er ihn, überschlägt aber insgeheim, welche Gewichtsvorteile er hat wegen des fehlenden Beins. Und ist stolz auf seine Gewitztheit, bergauf mit einer halben



Historisches Plakat

Wasserflasche auszukommen, und bergab mit zwei gefüllten. Als er an einer Fotostelle vorbeikommt sprintet er, damit es gut aussieht und er keinen neben sich hat: letztes Jahr musste er einen Dicken mit Mülltüte über dem Trikot mit viel Arbeit wegretuschieren. Und hasst den haarigen (horrible dictu: unrasierte Beine) Mann im 60er Jahre Trikot und 80er Jahre-Topfhelm auf einem altmodischem Stahlrad, offenbar einer dieser Jedermänner ohne Verein, der ihn überholt.
Der Autor überlistet mit schlechtem Gewissen seine Rivalen, indem er

an der letzten Labestation heimlich durchfährt statt Pause zu machen wie üblich und wie seine Kollegen es auch tun. Mit klandestiner Freude registriert er, dass der Eine offenbar Knieschmerzen hat, der Andere eine krachende Schaltung, Unglücksrabe Heinrich stürzt und Angeber Osenberg sich im Endspurt uneinholbar in den Windschatten eines Rettungswagens setzt und dabei nicht merkt, dass dieser eine falsche Abzweigung fährt...
Das Buch mit 150 Seiten ist durchgängig kurzweilig zu lesen, denn der Autor beschreibt zwischendurch immer wieder seine Alpträume, die jeder irgendetwas mit Verlieren und Versagen zu tun haben, sein Wintertraining auf Alpenpässen (Schneeräumer und Polizei halten ihn für geistesgestört), seine Trainingsrunden in Mallorca (schön, aber nicht repräsentativ wegen des zu guten Wetters) und zuhause (Scheißwetter, aber repräsentativ für Ötztal). Das einzige, was nicht vorkommt, das Thema Doping – darüber macht selbst der toleranteste Rennradler keine Witze (darüber lacht man direkt, Dieter Hildebrandt). Schließlich will man das Buch ja verkaufen.

Marbod Jaeger, Sieg am Timmelsjoch, Moby Dick bei Delius Klasing 2013
hp

Velophil
www.blog.zeit.de/fahrrad

Eine sehr lesenswerter Blog rund ums Fahrrad, mit mittlerweile fast 70 Seiten mit Verkehrsrecht-, Technik und Reise-Themen bis hin zu Extremtourenbeschreibungen. Besonders hervorzuheben ist die Serie zum Verkehrsrecht. Sie analysiert die Rechtslage, denn diese ist selten eindeutig. Nebeneinanderfahren, Musik hören, rechts und links überholen, Fahren auf Zebrastreifen, vieles, was vermeintlich verboten ist, ist lediglich eine falsche Interpretation der entsprechenden Paragraphen der Straßenverkehrsordnung. Zum Beispiel ist Nebeneinanderfahren, neben der Radwegebenutzungspflicht die einzige Fahrradfahrer betreffende Verkehrsregel die Autofahrer meinen zu kennen, nicht grundsätzlich verboten, solange andere Verkehrsteilnehmer nicht behindert werden. Wenn aber ein Auto einen einzelnen Radfahrer sowieso nicht regelgerecht mit 1,50m Abstand, also meistens auf der Gegenspur, überholen kann, entsteht durch Nebeneinanderfahren auch keine Behinderung, verhindert aber einen unzulässigen Überholvorgang mit zu geringem Sicherheitsabstand.

Rad und Bahn oder in 29 Stunden an die Adria

Erst das Plädoyer

Ich fahre gerne mit der Bahn, mit und ohne Fahrrad, und betrachte die Fahrzeit als Entspannung, kann lesen, essen, schlafen und mich auf das Ziel freuen während autofahren für mich in die Kategorie „Arbeit“ fällt, ganz zu schweigen vom Autoklotz am Bein am Zielort. Verspätungen betrachte ich meist nur als Problem – ein Pendler wird das anders sehen – wenn ich einen Anschluß verpasse und infolgedessen unvorhergesehen übernachten müsste. Das ist bisher noch nicht vorgekommen. Ich glaube auch nicht, dass „pünktlich wie die Bahn“ vor Jahrzehnten ein grundsätzlich besser Zustand war. Wahrscheinlich war sie in einigen Aspekten besser, aber auch langsamer und schlechter getaktet. Ohne die Bahn verteidigen zu wollen, was Unzuverlässigkeit betrifft: man täuscht sich leicht, Pannen werden überall breitgetreten, viele 100 Millionen pannenfreie Personen-Fahrkilometer dagegen nicht. Auch mit dem Auto hat eine „Panne“ wer im Stau steht, denn bei der Bahn gilt eine Verspätung in diesem Sinne als Panne. Wie viele Pannen einen selbst betreffen (würden), weiß nur, wer tatsächlich fährt! Jetzt aber zum, Fahrrad. Fakt ist:

Im Nahverkehr ist praktisch immer Platz für ein Fahrrad

Teuer ist das ganze auch nicht wirklich, für einmalig 2 und 10 Euro (je nach Land/Bundesland, Zugtyp, Bahncard usw) kann man das Fahrrad auf jeder Reise in Europa mitnehmen. Zu- und Einstiege sind zwar oft eine Katastrophe, es existieren die unterschiedlichsten Züge und Bahnhöfe, alle Konzepte der letzten 100 Jahre existieren nebeneinander. Steile Treppen in Bahnhöfen (auch in Siegen)



So einen Platz bekommt man nur mit Reservierung Monate vorher

ohne jede Schiebehilfe, ebenso wie flache Rampen und Aufzüge, steile Stufen in den Waggon, oft noch mit einem Mittelbügel, an dem man garantiert hängenbleibt und mit Packtasche überhaupt nicht durchkommt, ebenso wie absenkbare Einstiege, in die man fast hineinfahren kann. Damit muss man leben.

Probleme macht die Bahn beim Fernverkehr.

Im Fernverkehr mit Intercity-Zügen muss man normalerweise extrem früh reservieren, das heißt faktisch drei Monate vorher, frühzeitiger geht nicht, um einen der raren Plätze zu bekommen. Dafür kann man gelegentlich sogar mit 300 Stundenkilometer fahren. Aber immer noch nimmt ein ICE

aus wenig einsichtigen Gründen keine Fahrräder mit. Gerade diese Züge braucht aber, wer eine große Radtour machen möchte weit abseits der eigenen Haustür. Das offizielle Argument der Bahn ist, dass Fahrräder den Verkehr an den Bahnsteigen aufhalten. Es ist mir nicht bekannt, dass es dazu stichhaltige Untersuchungen gäbe. Wahrscheinlicher ist das inoffizielle Argument ausschlaggebenden dass ein Fahrrad Sitzplätze reduziert und den Gewinn der Bahn schmälert. Das sei auch zugegeben. Aber erstens, wieviele Kunden würde sie durch Fahrradmitnahme dazugewinnen und zweitens, auch die beliebten Rollkoffer – um sie nicht -container zu nennen – sind in dieser Hinsicht nicht anders. Und auf dem Bahnsteig sind Radler sicher schneller als die Rolli-Zieher.

In die Pyrenäen

Die erste Bahntour im vergangenen Jahr führte mit Mountainbikes in die mittleren Pyrenäen. Da laut Bahnauskunft(!) der TGV keine Fahrräder mitnimmt, wurde mit der Routenfindung Gleisnost beauftragt, der Agentur für die schweren Fälle, und dem Slogan



36. Fahrräder in den Pyrenäen

Bahnfahren statt Fliegen. Tatsächlich gab es im Zeitraum eine Umstellung hinsichtlich TGV und Fahrradmitnahme, und die Information stimmte nicht (mehr). Für die Hinfahrt mussten wir trotzdem wegen der späten Reservierung ohne Fahrradplatz auskommen, die Rückfahrt hatten wir einen solchen. Zuhause packen wir also die Fahrräder in zusammengeklebte Kartonreste und tragen sie unter den argwöhnisch blickenden Augen des Zugpersonals in den ICE. Immerhin sagte niemand etwas. Beim berüchtigten Umstieg in Paris, dort muss man mit der Metro den Bahnhof wechseln und Gleisnost hatte uns sogar ein Metro-Ticket mitgeliefert –, braucht es etwas houdinische-Akrobatik, um mit Rucksack und Radkartons durch die Drehkreuze zu kommen. Zu zweit war es aber nicht so schlimm. Beim Zustieg in den Schlafwagen kontrollieren Bahnmitarbeiter unsere Karten und betrachten zweifelnd unsere Fahrrad-Kartons, wir befürchten schon das Schlimmste. Aber dann sind sie sehr nett: Sie gaben uns für die Fahrräder ein für das Personal reserviertes Schlafabteil. Sonst hätten wir wohl auf unseren Rädern schlafen müssen. Aber so liegen dann unsere Räder für die Nachtfahrt in den Betten der Schaffner ...
Der anschließende Zug zum Ziel in den Pyrenäen dann kein Problem mehr, die Kartons werden im Container entsorgt und los gehts. Sofort durch einen über 5 km langen ansteigenden Tunnel, offenbar ohne Fahrraddurchfahrtverbot, aber wir sehen unterwegs im Tunnel auf Anzeigemonitoren „Warnung vor den Radfahrern“ Aber das gehört nicht hierher. Die

Rückfahrt am Ende unserer Pyrenäentour ist dann problemlos mit den reservierten Fahrradstellplätzen.

Zur Adria

Für die zweite Bahntour mit Rad wollten wir zu viert von Siegen nach Salzburg und zurück von Grado an der Adria, nach Siegen fahren. Die Karten beschafft das Reisebüro, nicht



Alte Bahntrassen sind das Beste an der Bahn

wirklich ein Problem, außer dass wer spät bucht, mindestens mit umständlicheren und teureren Fahrkarten bestraft wird. Aber das ist schließlich ein hausgemachtes Problem. Wir fahren mit dem Rad den neuen Radweg Alpe-Adria, eine sehr schöne und abenteurliche Strecke. Es geht über perfekt asphaltierte ehemalige Bahnstrecken mit alten Hängebrücken über Schluchten und durch Täler. Im italienischen Gebiet wird dann die Wegführung leicht chaotisch, stellenweise über wunderschöne, aber anstrengende singletrails durch Wald und Wiese, hier kommt man ohne GPS-Track nicht weiter. Was man noch lernt: Wenn die Deutschen eine Fahrradstrecke sperren, kann man immer durchfahren, denn meistens ist das Problem ein größeres Schlagloch oder ein um 10 Zentimeter zu niedriges Brückengeländer. Wenn das Italiener machen, sollte man eher mit einer hundert Meter langen Baustelle rechnen, bei der man, das Rad, über dem Kopf tragend, Geröllhänge durchlaufen muss, nicht ohne dazwischen vier stabile Bauzäune von 2 Meter Höhe zu überwinden. Gemeinsam ist Deutschen und Italienern dagegen, dass sie Radwege kommentarlos sperren, ohne den geringsten Hinweis, wie man stattdessen fahren soll. In unserem Fall gab es laut Karte und Navi keine Alternative die an einem Tag zu bewältigen wäre, und wir „fuhren“ wie beschrieben den Radweg. Wir waren übrigens nicht die einzigen, eine italienische Gruppe machte das gleiche.

Um zum Thema Bahn zurückzukommen, der Rückweg führte uns über Venedig und von dort mit schnellen Zügen über München nach Siegen. Kurz vor Venedig, fragen wir den Schaffner, wo wir aussteigen müssen und er deutet uns noch zwei Stationen an. Dass wir uns missverstanden haben, merken wir, als wir deshalb die letzte Station vor Venedig verpassen, an der wir aussteigen müssen, denn die Lagunenstadt Venedig ist eine Sackgasse. Langer Rede kurzer Sinn, wir fahren in Venedig ein, sofort wieder heraus und verpassen wenige Minuten unseren reservierten Anschluss. Wir suchen neue Züge, aber kein Zug nimmt Fahrräder mit. Züge mit Kennzeichnung Fahrradmitnahme haben genau zwei Fahrradstellplätze. Sobald wir versuchen, irgendwo einzusteigen um die Fahrräder irgendwo in den Gang zu stellen, rennen sofort energische Bahnbedienstete herbei und verhindern dies. Wenn auch nur ein Zug uns kulanterweise mitgenommen hätte, hätten wir wieder unse-



Wenn Italiener einen Radweg für unbefahrbar erklären, sieht das so aus

re reservierte Verbindung eingeholt. Aber es hat nicht sollen sein. Wir erreichen Siegen in 29-stündiger Bahnfahrt mit Nahverkehrszügen in Phileas Fogg Manier.

Mühsam ernährt sich das Eichhörnchen

Natürlich mussten wir dafür neue Fahrkarten kaufen, unsere zuggebundenen, reservierten Verbindungen waren wertlos. Aber ein Preistipp ist es schon: vier Personen mit Fahrrädern kommen für rund 50 Euro durch halb Europa. Und um ganz ehrlich zu sein, die Fahrt war weniger schlimm als gedacht, der ständige Wechsel von ein bis zwei Stunden fahren und warten hält wach und verhindert Langeweile. Da um Mitternacht keine Nahverkehrszüge fahren, verbringen wir die Zeit mit Kaffee bei Burger King, gegen 2 Uhr morgens geht es weiter. Nach 29 Stunden Fahrt sind wir dann wieder in Siegen.

Epilog zur Geschichte ist, dass Einer von uns hartnäckig versuchte, die 400 Euro teure, nicht gebrauchte Fahrkarte rückerstattet zu bekommen. Nach einem Brief-, e-Mail- und Telefongespächswechsel, der sich in epischer Breite und über ein halbes Jahr erstreckt, erhielten wir einen Gutschein über 436 Euro Fahrtkosten auf Kulanz (sic!) zurück. Laut Aussage der Bahn kann sie kein Verschulden ihrerseits erkennen, eine falsche Information eines italienischen Schaffners ist zugegebenerweise schwer zu beweisen. Aber die Rückerstattung einer nicht benutzten Fahrkarte ist normalerweise gegen eine Gebühr möglich.

Ins Ötztal Der dritte Roman

So vorgewarnt durch die Probleme mit Fahrrädern, kaufe ich mir nun für rund 20 Euro eine gebrauchte Fahrradtasche. Sie ist mit etwas über ein Kilogramm relativ leicht und besteht aus einem robustem Nylongewebe. Die Tasche hat drei voneinander getrennte Innenfächer für Rahmen und ausgebauten Laufrädern. Das Rennrad, mit dem ich mit einem ICE zum Start des Ötztal-Marathon fahren will, passt mit quergestelltem Lenker und tiefgestelltem Sattel problemlos hinein. Weil noch viel Luft in der Tasche ist, und zum Schutz vor Stößen kommen noch Isomatten, Zelt und Schlafsack in die Tasche. Dadurch wird die Tasche recht unförmig und schwer zu tragen. Obwohl sie mit vielleicht 15kg nicht wirklich schwer ist, bekommt man dicke Arme, wenn man zusätzlich noch einen Rucksack trägt. Aber es geht, und es sind ja immer nur wenige hun-

dert Meter, die man beim Umsteigen in den Bahnhöfen tragen muss.
Natürlich ist der ICE rappelvoll und kein Platz für die Tasche. Der Schaffner entscheidet auch sofort, dass es hier wie da nicht stehen darf wegen Fluchtweg und Brandschutz und so weiter. Ein anderes Paar hat Mountainbikes in Cellophan gewickelt, Rahmen und Räder einzeln. Das lässt sich etwas besser unterbringen, der Schaffner verteilt aber auch hier Ermahnungen, die wir alle notgedrungen ignorieren. Bei der nächsten Runde des Schaffners das gleiche. Er argumentiert, dass wir Übergepäck zahlen müssten, aber sagt dann sofort, dass wir Glück hätten, denn es gäbe einen Gepäckwagen, in dem wir die Tasche unterbringen können. Der ist natürlich offiziell völlig unbekannt, und war auch von außen nicht zu sehen. Ich trage also die Tasche durch den halben Zug stolpere über Gepäckhaufen und Rollschrankkoffer im engen Flur von Abteilwagen und finde den fast leeren Gepäckwagen im erste-Klasse Waggon. Dort stehen bereits einige unverpackte Fahrräder. Eine perfekte Lösung! Warum nicht gleich so? Ob das erste-Klasse-Service ist?

Schluss

Im Nachhinein fällt einem noch auf: Der Schaffner hat uns mit Übergepäck-Strafzahlung gedroht, weil kein Platz für unser Gepäck im Wagen ist. Im Umkehrschluss heißt das erstens, wenn wir Übergepäck zahlen, ist auf einmal Platz da und Sicherheit und Fluchtwege spielen keine Rolle mehr. Und zweitens, wer früh in den Wagen einsteigt und noch Platz für großes Gepäck findet, hat kein Übergepäck, das hat nur derjenige, der später einsteigt. Und drittens: Rollkoffer aller Größen werden akzeptiert, Kinderwagen sicher auch, Skier und Snowboards vielleicht? Es ist einzusehen, dass es für die Bahn nicht einfach ist, hier eine Grenze zu ziehen. Aber wenn die Bahn stur ist und keine Fahrräder mitnehmen will, wird man erfinderisch und spitzfindig, das bekannte Tandem im Bettlaken ist keine Fahrradmitnahme. hp

Israel-Austausch 2014/15 – Radfahren und Wandern mit Freunden

Seit es die Partnerschaft der beiden Landkreise gibt, haben zahlreiche Gäste aus Emek Hefer in Israel den Kreis Siegen-Wittgenstein und viele Siegerländer und Wittgensteiner Emek Hefer besucht. Der von Beginn an von der Gesellschaft für Christlich-Jüdische Zusammenarbeit Siegerland betreute Erwachsenenaustausch wird seit 2013 als Aktiv-Begegnung durchgeführt. Beim Radfahren und Wandern lernen sich Gäste und Gastgeber besser kennen und genießen gemeinsam Natur und Landschaft der jeweiligen Heimatregion.
Die Partnerschaft und der Austausch mit Israel haben vor mehr als vierzig Jahren als Teil der aktiven Auseinandersetzung mit der deutschen Geschichte und dem Holocaust begonnen. Anfangs waren daran auch Männer und Frauen beteiligt, die den Zweiten Weltkrieg und den Holocaust noch als Zeitzeugen miterlebt haben. Mittlerweile sind es deren Nachfahren in der zweiten und dritten, teils schon in der vierten Generation, die sich daran beteiligen.
Der Austausch soll zur Aussöhnung mit den Überlebenden des Holocaust und ihren Nachfahren beitragen, Verständnis für die Lage Israels im Spannungsfeld des Nahen Ostens fördern und dem Frieden und der Völkerverständigung dienen. Im persönlichen Kontakt mit jungen und älteren Israelis zeigt sich, dass Solidarität und kritischer Dialog miteinander vereinbar sind.
Wer mehr über die Geschichte des Austauschs aus israelischer Perspektive wissen möchte: Jugendliche aus Emek Hefer haben im letzten Jahr eine eindrucksvolle Video-Dokumentation zur Geschichte der Partnerschaft mit Siegen erstellt, die man sich im Internet anschauen kann. (***www.siwiarchiv.de/2013/05/video-partnerschaft-emek-hefer-siwi/***)
Der nächste Austausch findet voraussichtlich vom 18. bis 31. Juli 2014 mit dem Besuch einer Aktiv-Gruppe aus Emek Hefer im Siegerland statt. Wir werden unseren Gästen, die insgesamt knapp zwei Wochen in Deutschland und davon etwa zehn Tage im Kreis Siegen-Wittgenstein sind, ein attraktives Freizeit- und Besuchsprogramm bieten. Geplant sind Radtouren und Wanderungen im Siegerland, in Wittgenstein und in angrenzenden Regionen.



Auf der Radtour in Emek Hefer ...

Unsere Gäste werden zwischen dreißig und siebzig Jahre alt sein, größtenteils Männer und Frauen in den Dreißigern und Vierzigern, die meisten von ihnen Mütter und Väter. Sie haben Spaß am Wandern und am Radfahren. Einzelne sind mehr, andere weniger sportlich, sodass wir versuchen

werden, unser Aktiv-Programm auf die Bedürfnisse unserer Gästegruppe zuzuschneiden.



und in Freudenberg

Für den Israel-Austausch 2014 in Siegen – der Gegenbesuch in Emek Hefer mit Unterbringung in Gastfamilien wird voraussichtlich in den Osterferien 2015 stattfinden – suchen wir noch:

Gastgeber. Entweder für Einzelpersonen oder für Paare. Gästeunterbringung nach Möglichkeit in eigenem Zimmer. Gästebetreuung mit Frühstück, nach Möglichkeit Bringen und Abholen der Gäste zum/vom täglichen gemeinsamen Treffpunkt, gelegentlich Abendessen sowie Planung eines gemeinsamen Tages mit dem Gastgeber.

Mitwanderer und Mitradfahrer. Alle diejenigen, die Interesse haben, die Gäste aus Israel bei einer oder mehreren Tageswanderungen oder Tagesradtouren zu begleiten. Die Touren sind ausgelegt auf gemütliches und/ oder sportlicheres Wandern und Radfahren.

Wandergruppen- und Fahrradgruppen-Begleiter. Alle diejenigen, die sich an der Planung und Durchführung von einer oder mehreren Wander- und Radtouren als Tourenleiter oder verantwortliche Begleitpersonen beteiligen möchten (Routenvorschläge, Routenplanung)

Fahrräder für die Gäste. Alle diejenigen, die Fahrräder für die Gäste ausleihen möchten. Nach Möglichkeit MTBs oder Treckingräder, nicht zu alt und in gutem Zustand, Damen- und/ oder Herrenräder.

Die Gäste sprechen meist gut Englisch, Englischkenntnisse sind also unbedingt erforderlich.
Dieter Pfau

Veranstaltungs- und Tourenprogramm 2014

Teilnahme, Anmeldung und Auskunft

Die Radwanderungen sind für alle Interessierten, auch nicht ADFC-Mitglieder offen. Kinder und Jugendliche unter 14 Jahren können ohne Begleitung Erwachsener nicht an den Touren teilnehmen, außer bei speziellen Touren für Kinder. Wir erwarten von den TeilnehmerInnen ein verkehrssicheres und den Anforderungen angepasstes Rad. Eine Anmeldung ist zwar erwünscht, aber nur erforderlich, wenn in der Tourenbeschreibung ausdrücklich angegeben. Unvorhergesehene Umstände oder besonders schlechtes Wetter können dazu führen, daß eine Tour kurzfristig abgesagt wird. Wer sich angemeldet hat, bekommt dann entsprechende Mitteilung per e-Mail oder SMS, andernfalls sind aktuelle Infos unter www.adfc-siegen.de zu beachten. Informationen zu den Touren erhalten Sie direkt bei den Tourenleiterinnen und Tourenleitern. Für allgemeine Informationen sehen Sie bitte auf der Internetseite www.adfc-siegen.de nach.

Anreise

Es ist nicht im Sinne des ADFC, wenn das Tourenprogramm indirekt dadurch zu mehr Autoverkehr führen würde, daß Teilnehmer von weit her mit dem PKW anreisen. Prüfen Sie daher vor der Benutzung des Autos, ob nicht das Angebot öffentlicher Verkehrsmittel zur Anreise ausreicht bzw. ob Sie nicht direkt mit dem Fahrrad kommen können.

Zeiten

Die Startzeit ist bei jeder Tour angegeben. Auch bei angemeldeten Teilnehmern können wir nicht länger als 15 Minuten warten. Wann eine Tour beendet ist, lässt sich im Voraus nicht genau sagen. Als Faustregel für die Dauer einer Tour mit Pausen rechnen wir: Tourkilometer durch 10 gleich Dauer in Stunden. Bei den Touren mit 4 bis 6 Sternen geht es natürlich flotter zu.

Rücksicht

Bei den Touren treffen immer wieder unterschiedliche Alters- und Leistungsgruppen aufeinander, Trainierte und Untrainierte mit mehr oder weniger guten Rädern. Mit Rücksichtnahme aufeinander werden wir diese Unterschiede bei jeder Tour überbrücken.

Routenwahl, Verpflegung

Nach Möglichkeit sind die Routen so gelegt, dass in verkehrsarmer und ruhiger Umgebung entspannt geradelt werden kann. Leider ist es unvermeidlich, dass

wir auch Haupt- und Landstraßen benutzen müssen. Gerade an Sonn- und Feiertagen ist die Verkehrsdichte relativ gering. Bei vielen Touren ist keine Einkehr vorgesehen, denn ein Picknick im Freien ist bei entsprechender Witterung weitaus reizvoller. Wenn in der Tourenbeschreibung nichts anderes ausdrücklich erwähnt ist, sollten die Teilnehmer selbst für genügend Proviant sorgen.

Spontantouren im Internet

Das vorliegende Programm führt Touren und Veranstaltungen auf, die zum Zeitpunkt der Drucklegung des Hefts feststehen. Jedoch ist es nicht jedem Tourenleiter möglich, sich Monate im voraus festzulegen. Das gesamte Veranstaltungsangebot finden Sie im Internet unter www.adfc-siegen.de. Neben den in diesem Heft angegebenen Touren können dort weitere Touren angeboten werden, kurzfristig angebotene Spontantouren – z.B. nach Wetterlage – ebenso wie langfristig angekündigte Touren, deren Termin zur Drucklegung des Hefts aber noch nicht feststand und Gemeinschaftstouren.

Gemeinschaftstouren

Der ADFC bietet seit vielen Jahren geführte Touren aller Schwierigkeitsgrade an. Es gibt eine Nachfrage nach Touren, die nicht angeboten werden, etwa mehrtägige Touren, weil sie zu aufwendig sind. Gleichzeitig gibt es immer wieder Anfragen von Radfahrern, die ganz bestimmte Touren fahren möchten, etwa Radreisen zu ganz bestimmten Zielen und dafür Mitfahrer suchen.
Eine Gemeinschaftstour bringt diese Gruppen zusammen. Sie ist ein konkreter Tourenvorschlag von Jedermann an Jedermann, sozusagen ein Kompromiss zwischen „Geführter Tour“ und „Kontaktbörse“. Der Erfinder (um das Wort Leiter oder Führer zu vermeiden) hat keine Verantwortung für das Gelingen der Tour, alle Teilnehmer sind gleichberechtigt. Allerdings sollte davon ausgegangen werden, dass der Erfinder die Grobplanung sowie eine ausreichende Leistung und Erfahrung mitbringt, um seinen eigenen Tourenvorschlag umzusetzen. Die Regel sollte also sein, dass der Erfinder seine Idee durchdacht hat und die Gäste von der Planung und Erfahrung des Erfinders fast wie bei einer geführten Tour profitieren. Selbstverständlich kann der Erfinder die Rahmenbedinungen seiner Tour beliebig festlegen (Vortreffen, Kosten, Teilnehmer ablehnen usw.) Wer eine Gemeinschaftstour anbieten möchte, schreibt uns bitte eine e-Mail an ***zentrale@adfc-siegen.de***



Tourenleiter gesucht!

Für alle Arten von Radtouren und Fahrräder. Für Familien, Kinder, mit Mountainbikes, Tandems, Liegerädern ...
Auch unabhängig vom geplanten Tourenprogramm, für Spontan- oder Gemeinschaftstouren. Schicken Sie eine e-Mail an ***zentrale@adfc-siegen.de***

Schwierigkeitsgrade

Die Radwanderungen sind in unterschiedliche Leistungsgruppen unterteilt. Die Kennzeichnung mit Sternen bedeutet:

- * Leichte Radwanderung bis 30 Kilometer, ohne längere Steigungen, gemütliches Tempo, für Ungeübte, Familien mit Kindern und zum „Einfahren“ geeignet.
- ** Etwas längere Radwanderungen, ca. 40 Kilometer, mit leichten Steigungen. Für nicht völlig ungeübte Radler kein Problem.
- *** Längere Strecken, ca. 60 Kilometer, mit mehreren Steigungen. Diese Touren stellen sowohl Anforderungen an die Fitness als auch an das Fahrrad. Wer mit Drei-Gang-Schaltung teilnehmen möchte, sollte dies durch gute Kondition ausgleichen können.
- **** Lange Touren, ca. 80 Kilometer, mit mehreren starken Steigungen, die einige Anforderungen an die körperliche Verfassung und Übung der Teilnehmer stellen und auch ein Rad mit entsprechender Ausstattung voraussetzen.
- ***** Sportliche Touren mit langen Distanzen, schlechten Wegstrecken (MTB) oder schnellem Tempo (Schnitt ca. 20 km/h) für gut trainierte Radfahrer. Aber trotzdem: kein Radrennen, genügend Zeit für Natur, Landschaft und Erholung.
- ****** Eine Herausforderung für Langstreckenfahrer, einen ganzen Tag im Sattel; Radlermarathon eben. Oder lange sportliche Mountainbike-Touren mit knackigen Steigungen.

1. Dienstag jeder Monat Radfahrertreffen

Bei Sascha‘s am Oberen Schloss 19:30. Für alle Interessierten ohne Einschränkung.

1. Donnerstag jeder Monat Critical Mass:

Kölner Tor Siegen 17:30 (ab Juni)
Critical Mass ist eine weltweite Bewegung, die 1992 in San Francisco begann (ausgerechnet, und passend eine der steilsten Städte der Welt mit Weltrekordstraße Filbert Street mit 31,5% Steigung) und in Deutschland erstmals 1997 in Berlin stattfand. Solche Aktionen gibt es mittlerweile in fast jeder Stadt, auch in Siegen sollte das möglich sein.



Man kann sich vorstellen, dass sich Radfahrer und Radfahrerinnen zufällig treffen, um zu zeigen, dass sie Teil des Verkehrs sind, dass es nicht genug Radwege geben kann, dass jeder Weg mit dem Rad zurückgelegt werden kann, dass es substantielle Verbesserungen für Radfahrer geben soll. Es gibt keinen Führer und keinen Streckenplan. Alles ergibt sich.
Verhaltensregeln: Die Gruppe fährt auf einer Fahrspur, z.B. in Zweierreihe – legal ab 16 Radfahrern, darunter sollte man hintereinander, aber leicht versetzt fahren um Auffahren vorzubeugen – und bleibt relativ kompakt beisammen um durch den motorisierten Verkehr nicht zerrissen zu werden. Der vorderste gibt das Tempo vor, etwa 12-15 km/h achtet auf Gefahrenstellen und signalisiert sie ggf. mit Handzeichen. Bei einer gelben Ampel hält die ganze Gruppe rechtzeitig an, wenn aber während der Durchfahrt eine Ampel auf rot um schlägt, fährt die ganze Gruppe zügig durch. Alles bleibt friedlich und lässt sich nicht provozieren. Lächeln!
Der Verkehr wird nicht absichtlich gestört,es geht nicht um Verkehrsbehinderung anderer, sondern darum, sich als unmotorisierter Verkehrsteilnehmer ein Stück öffentlichen Lebensraumes, die Straße, zumindest zeitweilig zurückzuerobern. Es gibt keinen Organisator oder Anführer, auch wenn die Polizei vielleicht gerne einen hätte. Jeder der mitfährt, ist natürlich für sich selbst verantwortlich.

06.04. Sonntag Fahrrad-Flohmarkt Siegen Bluebox

Bluebox, Sandstaße, Siegen 12:00-16:00 Uhr, Annahme ab 12:00 Uhr

An diesem Wochenende, ab Samstag, feiert die Bluebox ihr 10jähriges Jubiläum mit vielen sportlichen Events, Spielen, Musik und Tanz. In diesem Rahmen findet der 4. Siegener Fahrradflohmarkt statt. Auch die offizielle Eröffnung des Bertram-Parks ist an diesem Tag geplant. Das ganze Programm wird unter ***www.bluebox-siegen.de*** zu finden sein.
Gebrauchte Räder und Zubehör können hier von jedermann angeboten und gekauft werden. Auch einige Fahrradgeschäfte und Händler aus der Umgebung bieten ihre in Zahlung genommenen Räder an. Alle zu verkaufenden Teile können von den Anbietern entweder selbst verkauft oder in Kommission gegeben werden. Der ADFC berechnet generell eine Bearbeitungsgebühr von 2 Euro und bei Verkauf 5% des Verkaufspreises als Aufwandsentschädigung.



Mitglieder des Fahrrad-Clubs bezahlen keine Gebühren.
Die zu verkaufenden Räder sowie das Zubehör werden in der ersten Stunde entgegen genommen und registriert, eine vorherige Anmeldung ist nicht erforderlich. Zur Vereinfachung der Verwaltungsarbeit sollten Verkäufer unbedingt die unter ***www.adfc-siegen.de*** zu findenden Formulare bestmöglich ausgefüllt mitbringen. Die Formulare dienen der Identifikation, als Eigentumsbeleg und Preisschild. Andernfalls entsteht ein erheblicher Stau bei der Entgegennahme der Teile.
Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club tritt bei diesem Gebraucht-Fahrradmarkt lediglich als Vermittler auf und verkauft nicht selbst.

10.04. Donnerstag oder nach Vereinbarung Outdoor-GPS Workshop

Anmeldung: ***holger.poggel@uni-siegen.de***
Ort wird bei Anmeldung bekanntgegeben 17:00 Uhr

Zur Einführung lese man den Artikel im Heft. Im Workshop wird auf praktische Fragen eingegangen. Wer hat, bringt ein eigenes Navigationsgerät mit, ansonsten werde ich versuchen, einige Geräte mitzubringen sowie ein Notebook für die Computerdemonstration.
Holger Poggel
Teilnehmer-Beitrag: 10 Euro /5 Euro für Nicht-/ADFC-Mitglieder



24.04. Donnerstag Feierabendtour

30 km *** ca. 500 hm
Start: Neunkirchen, Brunnen am Otto-Reiffenrath-Haus 17:30 Uhr

Über Salchendorf erreichen wir die Große Rausche. Weiter geht es über Waldwege zur Schränke, am Pfannenberger Aussichtsturm vorbei zum Römel und zur Kreuzeiche. Von dort fahren wir über Dermbach zur Herdorfer Sandhalde und anschließend nach Neunkirchen zurück.
Geringfügige Abweichungen im Tourenverlauf vorbehalten.
Tourenleiter: Bernd Gladen, Tel. 02735 / 2412
Kein Teilnehmerbeitrag

26.04. Samstag Stadttour und Verkehrssicherheitstraining

Start Bismarckplatz Weidenau 15:00 Uhr

Nach einem gewissen Zuspruch der vergangenen Jahre findet diese Sondertour auch in diesem Jahr wieder statt. Im Gegensatz zu den meisten anderen Touren führt die Strecke u. a. auf den Spuren der Fahrradkuriere über stark vom Autoverkehr frequentierte Straßen, Kreisverkehre und Kreuzungen. Nicht immer nämlich befindet sich das Ziel des Radfahrers an einem Radweg, und je nach Wohnsitz muss erst durch Straßenverkehr gefahren werden, um überhaupt eine Fahrradstrecke zu erreichen. Manchmal kann auch eine offizielle Radwegstrecke schlecht befahrbar, unzweckmäßig und ungünstig sein.
Geübt werden u. a. das zügige Anfahren vor Verkehrsampeln, Einordnen und geben von Handzeichen. Diese Tour richtet sich insbesondere an Radfahrer, die sich im Straßenverkehr unsicher fühlen. Lediglich sollte einige Kondition vorhanden sein, da das Fahren im Verkehr eine flüssige Fahrtechnik erfordert.
Begleitet werden die Teilnehmer evtl. von einem weiteren Radtourenleiter sowie voraussichtlich von Polizeihauptkommissar Eckard Bottenberg, Mitglied im ADFC Siegen-Wittgenstein. Dessen Begleitung hat sich in der Vergangenheit sehr bewährt, da hierbei schon so manche Ungereimtheiten für Radfahrer aufgedeckt und so auch behördlich dem Fahrradbeauftragten der Stadt Siegen gemeldet werden konnten.



Tourenleiter: Hans-Gerhard Maiwald, Tel. 0271-22553 (ADFC-Vereinsnummer)
e-Mail: ***adfc@maipress.de*** Kein Teilnehmerbeitrag

26.04. Samstag oder nach Vereinbarung Outdoor-Reparaturkurs

Ort wird bei Anmeldung bekanntgegeben 14:00 Uhr

Selbst kleine Pannen am Fahrrad sind ärgerlich, wenn sie dazu zwingen, längere Strecken zu Schieben oder gar eine Tour vorzeitig zu beenden. Auch wenn in Zeiten von Mobiltelefonen der Ruf nach Hilfe leichter ist denn je, bleiben immer noch unvorhersehbare Tücken. Vielleicht versagt das Handy oder man ist auf großer Tour ganz weit weg. Und ärgerlich ist es immer.
Dabei lassen sich die meisten Pannen am Fahrrad mit wenig Werkzeug beheben, zumindest soweit, dass man weiterfahren kann. In diesem Schnellkurs soll die Behebung der häufigsten Pannen gezeigt werden. Es werden nur wenige Hilfsmittel eingesetzt, von denen man die meisten stets mitführen kann.
Wir haben keine Werkstatt, und werden auch nicht auf jedes Detail eingehen können, zumal sich bei vielen Fahrrädern die Vorgehensweise leicht unterscheidet. Man sollte also etwas technisches Verständnis mitbringen und das gelernte zuhause am eigenen Rad noch einmal genau nachvollziehen. Der Inhalt variiert mit den Interessen und Fahrrädern der Teilnehmer. Vorschläge sind:
Schlauch flicken/ersetzen. Kette wiederauflegen, gerissene Kette reparieren. Felgenbremsen einstellen, gerissene Seilzüge ersetzen, Beläge wechseln. Scheibenbremsen-Beläge wechseln. Kettenschaltung einstellen, gerissene Schaltzüge reparieren, ersetzen oder fixieren. Besonderheiten bei Nabenschaltungen. Lose Teile korrigieren (Sattel, Schutzbleche, Gepäckträger, Lenker, Kurbeln, Tretlager, Kettenblätter, Pedale, Laufräder), Speichenbruch und „Achter" korrigieren und evtl. Speiche ersetzen. Lichtanlage prüfen/reparieren.
Außerdem Hilfe bei der Werkzeugauswahl für Alltag und große Tour.
Holger Poggel
Teinlnehmer-Beitrag 10 Euro / 5 Euro für Nicht-/ADFC-Mitglieder

27.04. Sonntag Rennrad-Tour

100km****
Start: Siegen , Kochs Ecke, Bike Corner 9:00 Uhr

Vom Bike Corner fahren wir über Dreis Tiefenbach nach Herzhausen. Dort gelangen wir über Rückersfeld und Oechelhausen auf die Lützel . Der Eisenstraße folgend kommen wir ins Ilsetal nach Feudingen. Über Laaspher Hütte, Dietzhölztal und Haincher Höhe kommen wir ins Ilsetal nachFeudingen. Über Laaspher Hütte, Dietzhölztal und Haincher Höhe kommen wir wieder zurück nach Siegen.
Tourenleiter: Heiko Oerter, Inhaber Bike Corner Tel. 0271/334824
Kein Teilnehmerbeitrag

07.05. Mittwoch Feierabend-Tour zum Kennenlernen

ca. 15 km *
Start: Jung-Stilling-Platz 18:00 Uhr,

Dreis-Tiefenbach - Netphen - Ölgershausen- Eckmannshausen – Dreis-Tiefenbach. Eine Rundtour, bei der weitgehend das Radwegenetz benutzt werden soll. Wir fahren ausschließlich auf befestigten Radwegen, Trekkingrad genügt. Wer gerne fotografiert, erhält dazu Gelegenheit
Tourenleiter: Hans-Gerhard Maiwald, Tel. 0271-22553 (ADFC-Telefon),
e-Mail: ***adfc@maipress.de*** Kein Teilnehmerbeitrag, Anmeldung erwünscht

10.05. Samstag, 10 - 14 Uhr Fahrrad-Flohmarkt Neunkirchen

Neunkirchen, Kölner Straße, Grundschule
Zum 21. mal findet dieses Jahr der Fahrrad-Flohmarkt in Neunkirchen in gewohnter Art und Weise statt.

Gebrauchte Räder und Zubehör können hier von jedermann angeboten und erworben werden. Wie in allen Jahren bieten auch wieder einige Fahrradgeschäfte und Händler aus der Umgebung ihre in Zahlung genommenen Räder an, um ihre Bestände an gebrauchten Rädern zu reduzieren. Durch die vielen privaten und kommerziellen Angebote haben interessierte Käufer eine umfangreiche Auswahl an Fahrrädern und Zubehör aller Art. Alle zu verkaufenden Teile können von den Anbietern selbst verkauft oder bei den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des ADFC in Kommission gegeben werden. Der ADFC berechnet eine Bearbeitungsgebühr von 2,- Euro und bei Verkauf von Teilen 5% des Verkaufspreises als Aufwandsentschädigung.
Mitglieder des Fahrrad-Clubs bezahlen keine Gebühren.



Die zu verkaufenden Räder sowie das Zubehör werden ab 10:00 Uhr entgegen genommen und registriert, eine vorherige Anmeldung ist nicht erforderlich.
Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club tritt bei diesem Gebraucht-Fahrradmarkt lediglich als Vermittler auf und verkauft nicht selbst.
Weitere Informationen in der Tagespresse und unter folgenden Telefonnummern: 02735 - 2412, 1233, 4343, 4776

11.05. Sonntag Kommunalwahl-2014-Radtour

* ca. 20 km
Start: Kölner Tor 15:30

Immer mehr Bürger nutzen das Rad auch in Siegen. Das katastrophale Ergebnis des drittletzten Platzes für Siegen im bundesweiten Fahrradklima-Test 2013 macht jedoch Handlungbedarf deutlich. Darüber hinaus werden im Nationalen Radverkehrsplan 2020 Leitlinien für die Entwicklung des Radverkehrs deutlich gemacht. Im Vorfeld der Kommunalwahl erforschen wir bei dieser Tour Möglichkeiten zur Verbesserung der Fahrrad-Infrastruktur im Stadtgebiet von Siegen. Dabei wird auch der ein oder andere Schleichweg erkundet. Für diese Tour werden wir Vertreter der lokalen Parteien einladen.
Tourenleiter: Karsten Riedl, 0271/31921163
Kein Teilnehmerbeitrag

15.05. Donnerstag Feierabendtour

30 km *** ca. 500 hm
Start: Neunkirchen, Brunnen am Otto-Reiffenrath-Haus 17:30 Uhr

Die Tour führt uns über Altenseelbach am Wegekreuz vorbei zu den Trödelsteinen. Von dort geht es bergab ins Buchhellertal. Nach einem kleinen Schlenker fahren wir über Wahlbach zum Ausgangspunkt zurück. Geringfügige Abweichungen im Tourenverlauf vorbehalten.
Tourenleiter Bernd und Bettina Gladen, Tel. 02735 / 2412
Kein Teilnehmerbeitrag

18.05. Sonntag MTB Frauentour

Ca. 35 km *
Start: Siegen , Kochs Ecke, Bike Corner 9:30 Uhr

Vom Bike Corner fahren wir durch die Fludersbach an den Naturfreunden vorbei nach Obersdorf. Weiter geht es durch den Wald nach Wilnsdorf Richtung Kalteiche. Von dort fahren wir zum Landeskroner Weiher, wo wir eine kurze Pause einlegen.
Gestärkt fahren wir über Wilden den Höhenweg (XS) zur Schränke, über Pfannenbergturm bis zur Kreuzeiche. Dort geht es runter nach Eiserfeld und zurück nach Siegen
Tourenleiter: Heiko Oerter, Inhaber BikeCorner
Tel. 0271/334824
Kein Teilnehmerbeitrag

25.05. Sonntag Radtour Köln

*** Fahrräder (keine Rennräder) und Pedelec's
In Etappen – Gesamtstrecke ca. 120 km

Diese Tour ist anmeldepflichtig bis zum 19. Mai 2014. Voraussetzung ist, dass in der Anmeldung angegeben wird, welche Streckenlänge voraussichtlich gewünscht wird, und dass die Teilnehmer der kürzeren Strecken bereit sind die jeweilige Rückfahrt ohne Begleitung zu absolvieren. Die jeweilige Strecke wird beschrieben.
Es wird auf überwiegend ruhigen Straßen, Radwegen und Waldwegen gefahren. Das Tempo wird auf den ersten Etappen in gemäßigtem Tempo und die 3. Und 4. in zügigem Tempo (ca.18 km/h Schnitt) gefahren. Pedelec-Fahrer sollten die Kapazitätsgrenze ihrer Batterie kennen. Bei Benutzung von ausgeliehenen Pedelecs sollte der Benutzer die kürzeren Strecken wählen.

Start: Siegen Bahnhof
Etappe 1 ca. **50 km Siegen bis Siegen**
Radweg über Seelbach zur Wilhelmshöhe und nach Freudenberg. Radweg zur Gambach, Tunnel Klein Tirol und weiter Wildenburg Bf bis Abzweig Hilchenbach bei Rotemühle, (Ende 1. Etappe). Rückfahrt über Hilchenbach nach Rothemühle, Ottfingen, Wenden, Hünsborn, Bühl, Alchen, Siegen.
Weiterfahrt Etappe 2 ca. **30 km ab Ende Etappe 1 bis Bf Schladern, gesamt ca.**
Wildenburg Bf., Küchelschlade, Wachholderheide am Sportplatz Wildberg, Erdingen, Biebelhof,.(Ende Etappe 2) Rückfahrt über Schnorringen, Vierbuchenmühle, Rosbach, Schladern . Mit DB von Schladern zurück nach Siegen
Weiterfahrt Etappe 3 ca. **30 km ab Ende Etappe 2 bis Bf Hennef**

Biebelshof, Nutscheid, Winterscheid, Bröl, Hennef Bf (Ende Etappe 3). Rückfahrt mit DB nach Siegen
Etappe 4 Hennef, Siegradweg Siegburg, Troisdorf, Kriegsdorf, Zündorf, Köln Bf. DB zurück nach Siegen
Tourenleiter: Manfred Rhode

29.05. Do, Chr. Himmelfahrt Retrotour!!! Die Tour für klassische Mountainbikes vor 1996

ca.20 km **/***
Start: Eiserfeld Marktplatz 11:00 Uhr

Retrotour - das ist die Tour für alle Daumenschalter, Starrgabelfahrer, Flite-Sitzer, Cantilever-bremser und Neonfarbenfans! Es ist Zeit dem allgemein zunehmenden Retrotrend Tribut zu zollen: Ihr habt ein klassisches Mountainbike aus der Zeit vor 1996, egal ob Patinaschätzchen oder frisch restauriert? Bei dieser Tour seid ihr goldrichtig!
Der Spaß im letzten Jahr ist eine Neuauflage wert! 10 Klassik-Fans (Anfragen hatten wir über 20…) stürmten in Neonklamotten gekleidet so wie in der guten alten Zeit die Eiserfelder Gipfel mit ihren zeitlosen Klassik-Bikes. Immerhin wurde sogar ein Film in HD von unserer Tour produziert…
Im Vordergrund bei dieser Tour bzw. bei diesem Event steht der Spaß und auch das Fachsimpeln über die alten Kluncker-Bikes, dennoch wollen wir auch mit den alten Kisten fahren. Eine kleine Genussrunde mit ein paar schönen Forstwegen und Trails wird es werden: Je nach Lust oder Laune der Oldtimerbesitzer kann die Strecke auch verkürzt oder verlängert werden. Wir werden von Eiserfeld aus die Höhe des Römels erklimmen und dann im John Tomac-Gedächtnisfahrstil ins Kunstertal abfahren, von dort geht's zum Steimel (mit Einkehrmöglichkeit) und dann wieder nach Eiserfeld hinunter. Auf dem Rückweg wartet dann auch bei Bedarf der Grill eines der Tourenleiter und das ein oder andere kühle Getränk auf die Teilnehmer - open end…



Und keine Angst - wir mögen alle alten Bikes egal ob K wie KLEIN oder K wie KETTLER!
Zeitgenössische Bekleidung (möglichst peinlich bunt etc.) und Zubehör sind extrem erwünscht - das wird lustig. Auch wenn Ihr nicht mehr so

fit und schlank seid wie Anfang der 90er (das sind wir auch nicht mehr…), ist diese Tour absolute Pflicht - kommt möglichst in rauen Mengen mit Euren alten Bikes, damit's eine runde Sache wird, so rund wie ein Biopace Kettenblatt… ;-)
Bei richtig schlechtem Wetter (Dauerregen) findet die Tour nicht statt.
Kein Teilnehmerbeitrag.
Tourenleiter: Matthias Göbel (ExtraRAD 0271/72387) und Dietrich Menn 0271/3824075

01.06. - 31.08 „Mit dem Rad zur Arbeit"

*-*****

Auch in diesem Jahr startet in Kooperation mit der AOK wieder die Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit". In den Sommermonaten Juni, Juli, August sollen die Teilnehmer an wenigstens 20 Tagen mit dem Fahrrad zur Arbeit fahren. Im vergangenen Jahr wurden dabei alleine im Kreisgebiet über 80.000 km mit dem Rad zurückgelegt. Aber für die Gesundheit zählt schon die kürzeste Strecke, es kommt nicht auf Spitzenleistungen an. Am schönsten ist es natürlich im Team. Es ist auch möglich, dabei Fahrradfahren mit dem öffentlichen Nahverkehr zu kombinieren. Unabhängig von der Entfernung, gibt es viele tolle Gewinne rund ums Rad. Einen Aktionskalender kann man herunterladen und ausdrucken oder Online ausfüllen. In AOK-Geschäftsstellen liegen die Aktionskalender bereit und können dort abgegeben werden. Online kann man sich auch noch nach Ende des Aktionszeitraums anmelden.



06.06. Freitag Feierabend-Tour

Start 18:00 Uhr, Jung-Stilling-Platz

Dreis-Tiefenbach - Eckmannshausen - Herzhausen - Ruckersfeld - Öchelhausen - Afholderbach, Eschenbach, Netphen - Dreis-Tiefenbach - Netphen, ca. 30 km. Eine Rundtour, bei der weitgehend das Radwegenetz benutzt werden soll. Wir fahren ausschließlich auf befestigten Radwegen, Trekkingrad genügt. Wer gerne fotografiert, erhält dazu Gelegenheit.
Tourenleiter: Hans-Gerhard Maiwald, Tel. 0271-22553 (ADFC-Telefon), e-Mail: adfc@maipress.de Kein Teilnehmerbeitrag, Anmeldung erwünscht

09.06 Pfingstmontag Niederdielfener Mühle und Rothaarsteig

55 km **** ca. 900 hm
Start: Neunkirchen, Brunnen am Otto-Reiffenrath-Haus 10:00 Uhr



Die Tour führt uns über das Bähnchen zum Landeskroner Weiher. Weiter geht es über die Wilnsdorfer Höhe nach Wilnsdorf bis zum Höhwäldchen. Über Waldwege erreichen wir Ober- und anschließend Niederdielfen. Hier bietet sich eine kurze Rast an der Mühle an. Im Rahmen des Deutschen Mühlentages steht die Mühle zur Besichtigung offen. Speisen und Getränke werden dort angeboten. Von da geht's an Anzhausen und Flammersbach vorbei nach Rudersdorf. Über den Wilgersdorfer Rundweg gelangen wir zum Rothaarsteig. Nach einem Abstecher zur Tiefenrother Höhe (schöne Aussicht) fahren wir am Haubergspfad vorbei über Gilsbach zum Ausgangspunkt nach Neunkirchen zurück.
Geringfügige Abweichungen im Tourenverlauf vorbehalten.
Tourenleiter: Bernd und Bettina Gladen, Tel. 02735 / 2412
Teilnehmerbeitrag für Nichtmitglieder 2,00 Euro, Kinder und Jugendliche frei.

14.06. Samstag Wochenendtour

50 km **** ca. 700 hm
Start: Neunkirchen, Brunnen am Otto-Reiffenrath-Haus 13:00 Uhr

Die Tour führt zur Tiefenrother Höhe. Von dort geht es über Gernsdorf zum Sportplatz Salchendorf b. D., weiter zur Anzhäuser Mühle und übers Höhwäldchen nach Neunkirchen zurück.
Geringfügige Abweichungen im Tourenverlauf vorbehalten.
Tourenleiter: Dirk Schniedenharn,
Tel. 02735 / 770070
Kein Teilnehmerbeitrag

15.06. Sonntag Eder-Bike-Tour 2014 - Sternfahrt 100 Jahre Edersee

Am **15. Juni 2014** ist es wieder soweit: die **Eder-Bike Tour** findet statt.

Die Strecke verläuft wie im letzten Jahr zwischen Erndtebrück und Fritzlar auf dem Eder-Radweg. Die Besonderheit in diesem Jahr wird ein großes Fest auf dem Sperrmauervorplatz in Hemfurth anlässlich des Jubiläums „100 Jahre Edersee“ sein. Zu diesem Fest ist eine Sternfahrt geplant. Außer dem Eder-Radweg sollen folgende Radwege als Zubringer zum Fest bzw. zur Eder-Bike Tour und dem Eder-Radweg miteingebunden werden (nicht alle Radfahrer werden aufgrund der Entfernung zur Sperrmauer fahren):
R5, R6, Lahn-Eder Radweg, Linspher Radweg, Ederseebahn-Radweg
Die Tour auf dem Eder-Radweg bleibt aber unverändert wie in den vergangenen Jahren mit den Stempelstellen bestehen. Die anderen Radwege dienen lediglich als Zubringer. Zwischen Hemfurth und Frankenberg soll ein Busshuttle mit drei Umläufen eingesetzt werden. Zwischen Frankenberg und Battenberg soll ein Zug verkehren.

15.06 Sonntag Grenzsteintrophy Gemeinschaftstour

MTB, 950 km, 15000 Höhenmeter ******
Start Dreiländereck bei Hof / Bayern, Ziel Priwall an der Ostsee (Lübeck) 8:00 Uhr



Die Grenzsteintrophy ist eine non-service-tour auf dem alten Grenzpfad zwischen der DDR und Bundesrepublik Deutschland. Sie wurde erstmals zwanzig Jahre nach dem Mauerfall initiiert und bisher dreimal durchgeführt, jedesmal mit anderem Verlauf aber innerhalb des grünen Bands, der ehemaligen Todeszone. Im Unterschied zu den „normalen“ Radtouren, die rechts und links der Grenze auf Straßen verlaufen, verläuft diese auf Mountainbike-Trails und Kolonnenpisten durch den grünen Grenzstreifen,der ein einmaliges Natur- (und Kultur)-biotop durch fast unberührtes Gebiet geworden ist. Es seien bereits Radfahrer aus Amerika und Neuseeland gekommen um mitzufahren.
Die Grenzsteintrophy ist dieses Jahr kürzer als in den letzten Jahren, aber

auch „wurzeliger“, verläuft also viel durch Wald. Sie ist nicht wettbewerbsorientiert und soll kein Rennen sein. Es gibt einen gemeinsamen Start und keinerlei Service, man kann zelten oder Unterkunft in umliegenden Dörfern suchen; im Grunde fährt jeder alleine. Trotzdem ist es besser, man hält sich an den offiziellen Starttermin, denn einerseits wird die Routenführung nur angemeldeten Teilnehmern bekannt gegeben, und andererseits ist es sicherlich schöner, in einer kleinen Gruppe zu fahren.
Bedingungen/Erwartungen: etwa 10 Tage Zeit, maximales Fahrpensum über 100 km/Tag auf schlechten Wegen und auch bei schlechtem Wetter, übernachten vorzugsweise im Zelt. Komplettgepäck maximal 15kg, eigener GPS-Empfänger mit topographischer Karte. Abbruch der Tour oder Umfahren von Strapazen (Harz) ist problemlos möglich, die Zivilisation ist immer nah … also kein Stress …

18.06. Mittwoch Feierabendtour

30 km *** ca. 500 hm
Start: Neunkirchen, Brunnen am Otto-Reiffenrath-Haus 17:30 Uhr

Über Struthütten erreichen wir den Harte Born. Dann steuern wir Kreuzeiche und Römel an. Von dort geht es hinauf zum Pfannenberger Aussichtsturm. Durch die Große Rausche fahren wir zurück zum Ausgangspunkt. Geringfügige Abweichungen im Tourenverlauf vorbehalten.
Tourenleiter Bernd Gladen, Tel. 02735 / 2412
Kein Teilnehmerbeitrag

02.07. Mittwoch Mit dem Rad zum Firmenlauf

Weidenau, Nähe Bismarckplatz 17:00 Uhr



Um die Verkehrsprobleme zu minimieren und einen Beitrag zum klimaneutralen Firmenlauf zu machen, bietet es sich an mit dem Rad zum Firmenlauf zu fahren. Der ADFC will dieses Jahr in Zusammenarbeit mit den Organisatoren für eine überwachte Abstellmöglichkeit sorgen. Unter Vorbehalt wird diese in der Nähe des Bismarckplatzes sein evtl.

in der Umgebung des Schwimmbades Weidenau. Angedacht ist bereits eine Sonderwertung für Teams, bei denen möglichst viele Teilnehmer mit dem Rad kommen.

04.07. Freitag Feierabendtour

35 km ***/**** ca. 650hm



Start: Neunkirchen, Brunnen am Otto-Reiffenrath-Haus 17:30 Uhr
Über das Bähnchen fahren wir nach Wilden. Weiter geht's am Landeskroner Weiher vorbei über die Wilnsdorfer Höhe nach Wilnsdorf. Von dort erreichen wir die Wilgersdorfer Höhe und steuern schließlich die Kalteiche an. Zurück geht's bergab am Goldschmiedsborn vorbei und über Wilnsdorf und Wilden nach Neunkirchen zurück. Geringfügige Abweichungen im Tourenverlauf vorbehalten.
Tourenleiter Bernd Gladen, Tel. 02735 / 2412
Kein Teilnehmerbeitrag

06.07. Sonntag Autofreies Siegtal Pur

Auch wenn zeitweilig darüber diskutiert wurde ob und in welcher Länge Siegtal Pur stattfindet, ist es nun gesichert, während autofreies Lahntal Total nun schon zum dritten mal ausfällt, diesmal aus Kostengründen.
In diesem Zusammenhang sein noch auf die autofreie Eder-Bike-Tour am 15.06. hingewiesen (Eintrag hier im Heft)

Im Juli 2014 Siegerland-Wittgenstein-Rundtour

ca. 110 km, **** Trekkingrad - keine spezifische Rennradtour!

Für sportliche Radlerinnen und Radler mit Interesse an längeren Etappen.Die Streckenführung in Stichworten: Dreis-Tiefenbach - Kreuztal - Welschen-Ennest - Rhein-Weserturm - Erndtebrück - Volkholz - Siegquelle - Walpersdorf

- Netphen - Dreis-Tiefenbach
Auf Radwegen (straßenbegleitend) wird nur im benutzungspflichtigen Bereich gefahren. Die Tour ist eine reine Straßenfahrt. Pausen nach Absprache, Verpflegung und Getränke bitte mitnehmen.
Besonderheiten zur Durchführung: Der Zeitpunkt wird mit mindestens 6 interessierten Teilnehmern nach Absprache untereinander selbst abgestimmt. Interessenten melden sich bitte frühzeitig. Melden sich keine oder nicht genügend Teilnehmer, wird die Tour nicht stattfinden.
Tourenleiter: Hans-Gerhard Maiwald, Tel. 0271-22553 (ADFC-Telefon),
e-Mail: ***adfc@maipress.de***
Anmeldung/Anfrage erforderlich, Teilnehmerbeitrag für Nichtmitglieder: 2 Euro

10.07. Donnerstag Feierabendtour

25 km ***/**** ca. 500 hm
Start: Neunkirchen, Brunnen am Otto-Reiffenrath-Haus 18:00 Uhr

Der geplante Streckenverlauf sieht in Stichpunkten aus wie folgt: Neunkirchen – Schränke - Birker Ley – Dermbach - Altenberg – Neunkirchen. Geringfügige Abweichungen im Tourenverlauf vorbehalten.
Tourenleiter: Dirk Schniedenharn, Tel. 02735 / 770070
Kein Teilnehmerbeitrag

17.08. Sonntag Aartalsperre

100 km **** ca. 850 hm
Start: Neunkirchen, Brunnen am Otto-Reiffenrath-Haus, 09:30 Uhr
80 km ****
Start: Burbach, Expert Klein, **10:15 Uhr**

Von Neunkirchen fahren wir über Burbach zur Wasserscheide und genießen die ca. 2 Kilometer lange Abfahrt nach Allendorf. Auf verkehrsarmen Nebenstraßen und Radwegen fahren wir über Haiger nach Dillenburg und weiter über Burg, Bicken und Bischoffen an den Aartalstausee. Nach einer Rast (Einkehr möglich) führt uns der gleiche Weg nach Neunkirchen zurück. Geringfügige Abweichungen im Tourenverlauf vorbehalten.
Tourenleiter: Bernd und Bettina Gladen, Tel. 02735 / 2412
Teilnehmerbeitrag für Nichtmitglieder 2,00 Euro, Kinder und Jugendliche frei.

22.08. Freitag Feierabendtour XXL

45 km **** ca. 600 hm
Start: Neunkirchen, Brunnen am Otto-Reiffenrath-Haus 17:00 Uhr



Der geplante Streckenverlauf sieht in Stichpunkten aus wie folgt: Neunkirchen - Burbach - Würgendorf Wasserscheide - Großer Stein - Lippe - Trödelsteine - Hüllbuche - Sottersbachtal - Herdorf - Neunkirchen. Geringfügige Abweichungen im Tourenverlauf vorbehalten.
Tourenleiter Bernd Gladen, Tel. 02735 / 2412
Kein Teilnehmerbeitrag

27.08. Mittwoch Feierabendtour

35 km *** ca. 600hm
Start: Neunkirchen, Brunnen am Otto-Reiffenrath-Haus 17:30 Uhr

Auf dem Bähnchen fahren wir über Wilden nach Wilnsdorf zum Wielandshof. Von dort befahren wir einen Teil des Wilnsdorfer Bergmannspfads. Dieser führt uns unter anderem zur Grube Ratzenscheid, Steinbruch Kettner bis zur Grube Marie, von dort abwärts am Landeskroner Weiher vorbei über Wilden zurück nach Neunkirchen. Geringfügige Abweichungen im Tourenverlauf vorbehalten.
Tourenleiter: Bernd Gladen, Tel. 02735 / 2412
Kein Teilnehmerbeitrag

05.09. Freitag Feierabendtour

35 km ***/**** ca. 700 hm
Start: Neunkirchen, Brunnen am Otto-Reiffenrath-Haus 17:00 Uhr

Bis Wahlbach befahren wir den Radweg und biegen dann ins Buchhellertal ab. Von dort geht es an den Trödelsteinen vorbei nach Daaden. Nun fahren wir steil bergauf zur Hüllbuche. Weiter radeln wir bergauf zum Hohenseelbachskopf und von dort steil bergab zum Ausgangspunkt zurück. Geringfügige Abweichungen im Tourenverlauf vorbehalten.
Tourenleiter: Bernd und Bettina Gladen, Tel. 02735-2412
Kein Teilnehmerbeitrag

18.09. Donnerstag Mood-Tour (Feierabend-Tour)

ca. 20 km *
Siegen Bahnhofstraße 17:00 Uhr



Feierabend-Begleitung der Mood-Tour, die nach 2012 nun zum zweiten Mal stattfindet. Dabei fahren mehrere wechselnde Teams auf Tandems kreuz und quer durch Deutschland. Die Mood-Tour möchte dabei auf das Thema Depression aufmerksam machen. Es fahren Betroffene und Nicht-Betroffene gemeinsam auf einem Tandem. Eine besondere Herausforderung: denn für die meisten Teilnehmer ist dies die erste mehrtägige Radtour. Wir treffen uns in Siegen mit den Teilnehmern der Mood-Tour. Es sind dazu weitere Aktivitäten, wie ein Infostand geplant. Um 17:00 werden wir die Mood-Tour auf gemütlicher ebener Strecke nach Niederschelden begleiten. Dabei werden sich sicher wieder viele anregende Gespräche ergeben. Im Anschluss werden wir wieder nach Siegen zurück fahren.
Tourenleiter: Karsten Riedl, 0271/31921163
Kein Teilnehmerbeitrag

Im Oktober 2014 (KW 42 – 44) Drei-Quellentour

ca. 70 Km ***- MTB oder Trekkingrad - auf Landstraßen und befestigten Radwegen

Auch in diesem Jahr kann wieder der beliebte Klassiker durch die herbstliche Landschaft des Rothaargebirges gefahren werden: Netphen - Hainchen - Lahnhof/Lahnquelle - Siegquelle - Großenbach - Eisenstraße - Ederquelle - Lützel/Ginsberger Heide / Ginsburg - Grund - Herzhausen – Dreis-Tiefenbach. Diverse Pausen und Besichtigungen nach Absprache und Wunsch der Teilnehmer. Verpflegung und Getränke bitte mitnehmen.
Besonderheiten zur Durchführung: Der Zeitpunkt wird mit mindestens 6 interessierten Teilnehmern nach Absprache untereinander selbst abgestimmt. Interessenten melden sich bitte frühzeitig. Melden sich keine oder nicht genügend Teilnehmer, wird die Tour nicht stattfinden.
Tourenleiter: Hans-Gerhard Maiwald, Tel. 0271-22553 (ADFC-Telefon),
e-Mail: adfc@maipress.de Anmeldung/Anfrage erforderlich,
Teilnehmerbeitrag für Nichtmitglieder: 2 Euro

Tourenvorschläge im Siegerland und Umgebung

Nicht jede Tour kann geführt werden und oft ist es auch viel schöner, eine Radtour selbst zu organisieren und zu planen, denn eine Textbeschreibung kann nicht auf jedes Detail eingehen, Mitdenken ist also durchaus gefordert. Im nächsten Abschnitt werden einige Touren empfohlen. Es ist geplant, GPS-Tracks dieser Touren auf unserer homepage zu veröffentlichen.

Radtour Zur Krombachtalsperre und zum Aartalsee

Manfred Rhode
Start der Beschreibung **Ab Herborn Burg**

Am Kreisverkehr in Richtung Uckersdorf dann Radwegwegweisung links ab auf den Radweg ins Ambachtal folgen und über Uckersdorf, Amdorf und Schönbach, Roth nach Driedorf fahren. Immer der Beschilderung folgen. Zwischen Schönbach und Driedorf sind 2 Rastplätze mit Bänken. Von dort kann ein weiter Blick in das Dilltal genossen werden. Im Ort Driedorf an der Weilburger Str. links aufwärts und nach ca. 300 m rechts in die Straße Heunwiese abbiegen. Danach hinter dem Holzlager links aufwärts und wieder rechts, später die Landstr. Kreuzen und nach ca. 150 m rechts aufwärts nach Mademühlen. Erneut die Straße aus dem Ort kreuzen und nach ca. 700 m links auf den Damm fahren und links aufwärts dann wieder rechts zum Krombachsee. Unsere Route führt Aufwärts zur Landstraße, dort rechts und nach ca. 100 m wieder rechts hinter dem Campingplatz in den Wald. Nach ca. 300 m wieder rechts abwärts und an der Schranke im Versatz halblinks weiter bis zur Straße, die zu einem Campingplatz führt. Dort ist innerhalb des Platzes ein Lokal. Auf der Straße weiter bis in Sichtweite von Rehe. Der Radweg zur Umrundung der Talsperre geht auf der ehemaligen Bahntrasse rechts ab.



In Rehe gibt es 2 Einkehrmöglichkeiten: an der Bundesstraße in der Nähe des Rathauses für Deftiges „Klön und Snack“ und für Kuchengenießer Café „Windlück“. Öffnungszeiten beachten!

Auf der Bahntrasse rollt man zurück zur Wegegabelung und über Mademühlen die gleiche Strecke zurück. Eine schöne Abfahrt nach Burg ist die Belohnung

2. Teil: 2 Möglichkeiten um in das Aartal zu gelangen. Vor dem Kreisverkehr links mit der Beschilderung zur Bahnstrecke und durch die Unterführung das Rad tragen, oder am Kreisel über die Überführung und links hinab und unter der Brücke auf dem Radweg ins Aartal ebenfalls Bahntrasse über Seelbach, Ballersbach, Bicken, Offenbach und Bischoffen zum Aartalsee. Diesen kann man sehr schön umrunden. Zur Einkehr gibt es einen schönen Biergarten im Hotel Seehof. Dann die gleiche Strecke zurück nach Herborn.
Wer es bequem haben möchte benutzt die Möglichkeit mit dem Bus und Fahrrad Transport. Die „Blaue Linie“ fährt an Wochenenden in der Saison die Strecke - Herborn Busbahnhof nach Mademühlen – Krombachtalsperre und die Strecke Herborn – Aartalsee mit Fahrrad Anhänger.
Internet: ***www.radroutenplaner-hessen.de*** und ***www.rmv.de***

Kurze Radtour für Familien

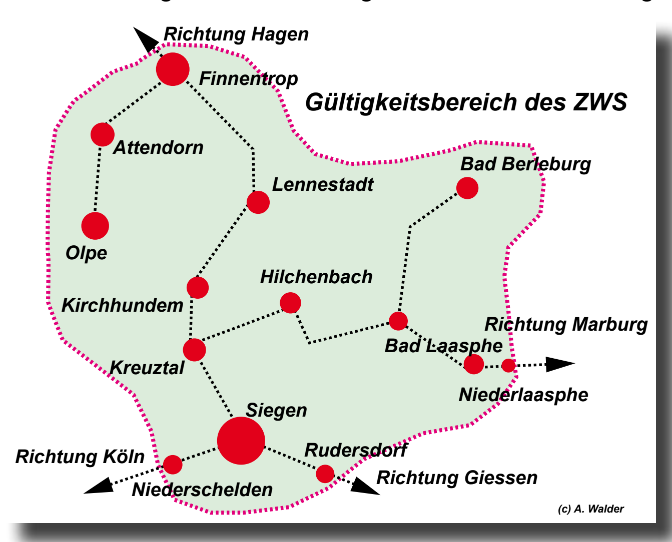
Manfred Rhode
(Auf Radwegen, Wirtschaftswegen, ruhigen Strassen, - (Ausnahme Wilhelmshöhe bis Bühl)
Start: Siegen Bahnhof - Streckenlänge ca. 25 Km

Über die Hufeisenbrücke und hinter dem Buswarteplatz vorbei zur Alchestraße. Auf dem Radweg am Minigolfplatz vorbei und weiter über Seelbach nach Lindenberg. Auf dem Radweg – links bleiben - bis zur Einmündung der Straße nach Oberhäuslingen, dort links abbiegen und bergan bis zur Unterführung der A 45 fahren (ggfs. aufwärts schieben). Nach Unterquerung sofort rechts auf dem Wirtschaftsweg bergan bis zum Ende der Asphaltdecke und vor dem Hügel der Mount links um den Berg herum. Dann trifft man auf den steilen Fußweg zum Gipfel, dort wird man mit einer herrlichen Aussicht für den vorherigen Anstieg belohnt. Die Weiterfahrt führt kurz über den unbefestigten Weg hinab zum neuen Gewerbegebiet. Auf dieser Straße zur Einmündung in die alte Straße nach Freudenberg. Dort rechts und geradeaus zum Kreisverkehr bei Möbel Zimmermann und weiter die A 45 überqueren, nach Bühl. Achtung im Gefälle an der 1. Einmündung rechts ab nach Alchen und weiter bis zur Einmündung in die Freudenberger Straße. Diese geradeaus überqueren und durch Seelbach nach Siegen zurückfahren.



Rad fahren in der Region Südwestfalen

In den letzten Jahren hat der Radtourismus in Siegerland und Wittgenstein einen starken Aufschwung erlebt. Immer mehr Menschen nutzen die neu entstandenen Radwege und Radwanderwege. Auch das Angebot, Fahrräder im Zug kostenlos mitzunehmen, hat in unserer von Bergen geprägter Landschaft zu dieser Steigerung beigetragen. Seit 1990 werden die Kosten für den Fahrradtransport vom Zweckverband Personennahverkehr Westfalen-Süd (ZWS) pauschal übernommen. Im Zug mitgenommen werden dürfen normale Fahrräder und Fahrräder mit E-Motor ohne Nummernschild (Weiteres in den NRW-Tarifbestimmungen). Leider führt dies zeitweise auch zu einer so hohen Nachfrage, dass nicht alle Interessenten mitgenommen werden können. Zusätzlich hat der ZWS drei kostenlose Radtourenführer erstellen lassen, die in dieser Broschüre auf Seite 36 vorgestellt werden. Zu bestellen sind sie unter ***info@zws-online.de***.



Radtourentipps für die Region

In Zusammenarbeit mit dem ADFC Siegen-Wittgenstein sind in den letzten Jahren zahlreiche Freizeit-Radtouren entwickelt worden. Es gibt die Si-Routen, den Siegradweg, die Lahntalroute und den Ederradweg. In den Buchhandel kamen die Radtourenführer ***‚Mal wieder Rad fahren in Siegerland-Wittgenstein‘*** und ***‚Mal wieder Rad fahren in Kreis Olpe‘***, die zusammen 40 ausgesuchte Routen von leicht bis schwer enthalten. Diese Touren führen Sie zu den



landschaftlich und kulturhistorisch schönsten Sehenswürdigkeiten und stehen jetzt auch im Internet zur Verfügung.
Vorab können sich Interessierte in den Radmagazinen auf der Internetseite ***www.reisemagazin-europa.de*** informieren.

ADFC im Fahrgastbeirat der Verkehrsgemeinschaft VGWS

Für die Belange der Radfahrer im öffentlichen Verkehr setzt sich der ADFC im im letzten Jahr gegründeten Fahrgastbeirat aktiv ein. Gerne bringen wir auch Ihre Anregungen und Wünsche in dieses Gremium ein.

ADFC im Internet

Seit nunmehr 10 Jahren ist der ADFC-Siegen-Wittgenstein im Internet vertreten. Viele weitere aktuelle Infos zum Radverkehr. finden Sie dort. Die Ortsgruppe Neunkirchen ist auch mit ihren Aktivitäten vertreten. Wir freunen uns über Ihre Anregungen, Verbesserungsvorschläge und Tourenwünschen. Senden Sie diese Eingaben an die ADFC Kreisgeschäftsstelle ***zentrale@adfc-siegen.de***



Impressum
ADFC Kreisverband Siegen-Wittgenstein e.V.
Postfach 100137 – 57001 Siegen
zentrale@adfc-siegen.de
www.adfc-siegen.de - Tel. 0271 22553
Dr.-Ing. Holger Poggel, 1. Vorsitzender
Hans Maiwald, 2. Vorsitzender

Autoren-Kurzbeichnungen
hp Holger Poggel
kr: Karsten Riedl, Pressesprecher
hm: Hans Maiwald

Sonderangebot - Sie sparen 20%



Mal wieder Rad fahren im Märkischen Sauerland
1,90€



Sehenswertes in Siegerland-Wittgenstein
3,90 €



Sehenswertes im Südlichen Sauerland
3,90 €



Sehenswertes im Märkischen Sauerland
3,90 €



Sehenswertes im Hochsauerland
3,90 €



Sehenswertes in Bonn und Umgebung
3,90 €



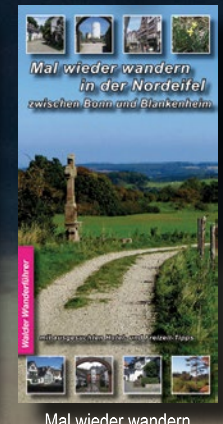
Sehenswertes in Köln und Umgebung
3,90 €



Sehenswertes in Düsseldorf und Umgebung
3,90 €



50 Ausflugsziele in Nordrhein-Westfalen
3,90 €



Mal wieder wandern in der Nordeifel
1,90€

Liebe Leser !

Beim Kauf der nebenstehenden Reise-, Rad- und Wanderführer, die teilweise 120 Seiten mit über 150 Fotos umfassen und Kartenmaterial mit den eingezeichneten Sehenswürdigkeiten oder den Tourenverläufen enthalten, gewähren wir bei einem Bestellwert von mindestens 10,- € eine 20%ige Ermäßigung.

Bestellen Sie direkt und portofrei über den folgenden Link beim Walder-Verlag:

www.walder-verlag.de/adfc.html

Suchen Sie in Ruhe aus!


AOK
Die Gesundheitskasse.
Mitmachen
und gewinnen
1. Juni bis 31. August
www.mit-dem-rad-zur-arbeit.de
Mit dem Rad
zur Arbeit
Eine Initiative von
ADFC und AOK